BREVE HISTORIA de la...

BATALLA DE LEPANTO

LA BATALLA QUE CAMBIÓ EL DESTINO DE EUROPA

Luis E. Íñigo Fernández



7 de octubre de 1571: la armada del Imperio otomano contra la Liga Santa liderada por la Monarquía Hispánica. La batalla naval más polémica, un terrible choque entre dos imperios que pugnaban por el dominio del Mediterráneo. Acérquese a los hombres, los barcos y las tácticas que marcaron el final de la amenaza turca sobre Europa

nowtilus saber

BREVE HISTORIA de la...

BATALLA DE LEPANTO

LA BATALLA QUE CAMBIÓ EL DESTINO DE EUROPA

Luis E. Íñigo Fernández



7 de octubre de 1571: la armada del Imperio otomano contra la Liga Santa liderada por la Monarquía Hispánica. La batalla naval más polémica, un terrible choque entre dos imperios que pugnaban por el dominio del Mediterráneo. Acérquese a los hombres, los barcos y las tácticas que marcaron el final de la amenaza turca sobre Europa

nowtilus
saber

Breve historia de la batalla de Lepanto

Breve historia de la batalla de Lepanto

Luis E. Íñigo Fernández



Colección: Breve Historia
www.brevehistoria.com

Título:*Breve historia de la batalla de Lepanto*
Autor: © Luis E. Íñigo Fernández
Director de la colección: Ernest Yassine Bendriss

Copyright de la presente edición: © 2015 Ediciones Nowtilus, S.L.
Doña Juana I de Castilla 44, 3º C, 28027 Madrid
www.nowtilus.com

Elaboración de textos: Santos Rodríguez
Revisión y adaptación literaria: Teresa Escarpenter

Conversión a e-book: Paula García Arizcun
Diseño y realización de cubierta: Onoff Imagen y comunicación
Imagen de portada: Autor desconocido. *Batalla de Lepanto, 7 de octubre de 1571* (fin. s. XVI). Óleo sobre lienzo. National Maritime Museum, Greenwich (Londres). Caird Fund

ISBN edición impresa: 978-84-9967-745-3
ISBN impresión bajo demanda: 978-84-9967-746-0
ISBN edición digital: 978-84-9967-747-7
Fecha de edición: Noviembre 2015

Depósito legal: M-30541-2015

A quienes están dispuestos a morir y,
sobre todo, a vivir,
pero nunca a matar por sus ideas.

Índice

Prólogo

Asesinato en el harén

Marcaban los relojes las primeras horas de la madrugada del 15 de marzo de 1536. Los rápidos pasos de Pargali Ibrahim pachá, gran visir del sultán Solimán el Magnífico, resonaban con fuerza en los solitarios y oscuros corredores del harén del palacio imperial de Topkapi. El dignatario regresaba de una cena íntima con su señor. No había sido, como tantas otras veces, un amable encuentro entre amigos de toda la vida. No se habían cruzado miradas cómplices ni la charla había fluido con alegre libertad. La oscura expresión del rostro de Solimán y sus veladas alusiones a la buena fortuna de aquellos grandes hombres que saben reconocer el momento en que deben marcharse le habían hecho sentirse inquieto. De repente, aquella persona a la que conocía desde su más tierna infancia le parecía un ser del todo desconocido, y una voz en su interior le avisaba del peligro con la misma insistencia que el desagradable pitido en los oídos que llevaba sintiendo algunos días. Quizá las fuertes manos del verdugo estaban más cerca de su cuello de lo que podía imaginar.

Si lo pensaba con calma, era evidente que había caído en desgracia ante su señor. Su apuesta por la amistad con Venecia se había revelado errónea. Los príncipes cristianos no eran de fiar y, en cuanto podían, se apresuraban a pactar a sus espaldas con Carlos, el gran enemigo del Imperio. Además, el sah de Persia, contra quien él había recomendado con tanta insistencia al sultán que dirigiera lo más granado de sus ejércitos, ya no preocupaba a Solimán, ahora obsesionado con reconstruir la flota y entregarla a ese advenedizo de Barbarroja para dar batalla a los cristianos en el Mediterráneo. Pero, ¿acaso sería capaz el dueño del Imperio de decretar su muerte? ¿Es que no le había prometido años atrás que jamás ordenaría su ejecución?

Sí, quizá era así. Pero en el entorno del sultán, su señor, su amigo, eran muchos los que perseguían con saña su desgracia. El mismo Iskender Çelebi, el que otrora fuera su mentor, había muerto acusándole a gritos de traición. Y no podía negarse que él mismo había cometido errores que a otros les habrían costado de inmediato

la vida. ¿Cómo había podido ser tan estúpido? ¿Por qué se había plegado con tanta facilidad a las untuosas súplicas de quienes sólo pretendían ascender valiéndose de la adulación descarada? ¿Por qué había aceptado ese absurdo y presuntuoso título de *ker sultan* durante su última campaña contra los persas safávidas? ¿No era evidente con cuánta facilidad podían sus enemigos acusarle de aspirar al trono de Solimán?

Pero el problema no era ese. Su señor no habría prestado oídos a las insidias de quienes sabía que actuaban movidos tan sólo por la envidia. Y sin duda habría perdonado sus errores, que entendía producto de la buena fe. No, su verdadero enemigo, el único al que había de temer de verdad, se encontraba mucho más cerca, en la misma cama del soberano, y no era otro que su favorita, su *haseki*, su reina: Hürrem Sultan, a quien los cristianos llamaban Roxelana por su larga y brillante cabellera roja. Ella lo odiaba; veía en él un gran obstáculo para sus ambiciones de elevar a uno de sus hijos al trono del Imperio a la muerte de su esposo. Sabía que sus preferencias se inclinaban por el primogénito de Solimán, y que mientras él conservara su puesto cerca del sultán era Sehzade Mustafá quien tenía las mayores posibilidades de suceder a su padre... Si insistía lo suficiente, lo lograría; Solimán le profesaba tal devoción que no podía negarle nada... ni su amistad lo protegería entonces de la muerte... dejaría de ser *Makbul Ibrahim,* 'Ibrahim, el Favorito', para convertirse en *Maktul Ibrahim*, 'Ibrahim, el Ejecutado', pues bien sabía él que en aquel mundo, el suyo, la diferencia entre el éxito y la desgracia era aún menor que la simple letra que distinguía aquellas palabras.

El sonido de unos pasos le sacó de sus cavilaciones. ¿Quién podía deambular a tan altas horas de la noche por los pasillos del harén...? ¿Acaso....? No tuvo tiempo de pensar mucho más. Varias figuras corpulentas se abalanzaron sobre él y lo sujetaron con fuerza. Creyó reconocer fugazmente el rostro de Alí, el verdugo del sultán. Se debatió. Con un último esfuerzo, logró sacar de entre los pliegues de su refinado caftán de seda una daga que trató sin éxito de hundir en los robustos brazos de uno de sus asaltantes. Pero fue su cuerpo el que sintió el frío mordisco del metal. Una y otra vez, sus magras carnes se abrieron indefensas ante la afilada hoja que le arrancaba la vida. Después de todo, era cierto; uno no podía fiarse de las promesas de un sultán.

El escenario de la brutal ejecución quedó teñido de un rojo intenso, que permaneció mucho tiempo después de retirarse el cuerpo sin vida de Ibrahim pachá. Durante años, por orden explícita de Solimán, la sangre que había empapado esa noche el suelo y las paredes de aquel pasillo del harén no se limpiaría; había de convertirse en un símbolo, un aviso de lo cara que podía resultar la

traición para los visires ambiciosos y capaces de olvidar quién ostentaba de verdad el poder.

Pero la muerte de Ibrahim pachá fue mucho más que eso. El 15 de marzo de 1536 marcó un antes y un después en la actitud del Imperio otomano hacia Occidente. La historia que condujo, treinta y cinco años más tarde, a la batalla de Lepanto comenzó a escribirse aquella noche.

1

De la guerra a la cruzada

Hemos puesto el sello de Salomón en todas las cosas bajo el sol,
de sabiduría y de pena y de sufrimiento de lo consumado,
pero hay un ruido en las montañas, en las montañas
y reconozco la voz
que sacudió nuestros palacios –hace ya cuatro siglos–:
¡Es el que no dice «Kismet»; es el que no conoce el Destino,
es Ricardo, es Raimundo, es Godofredo que llama!
Es aquel que arriesga y que pierde y que se ríe cuando pierde;
ponedlo bajo vuestros pies, para que sea nuestra paz en la tierra.
Porque oyó redoblar de tambores y trepidar de cañones.
(Don Juan de Austria va a la guerra)

Lepanto (1938)
Gilbert K. Chesterton

Oteando el horizonte

Pargali Ibrahim pachá lo había sido todo en el Imperio otomano. Nacido en 1493 en Parga, una pequeña localidad del norte de Grecia bajo soberanía veneciana, sus humildes orígenes en el seno de una pobre familia de pescadores ortodoxos en nada permitían anticipar su fulgurante carrera política. Su destino quedó sin embargo sellado enseguida, cuando, siendo aún muy pequeño, fue secuestrado por unos piratas que lo vendieron como esclavo en el palacio de Manisa, en Anatolia occidental, el lugar donde se educaban por entonces los hijos varones de los sultanes turcos. Allí, su inteligencia y simpatía le granjearon una rápida amistad con un niño de su misma edad que, con el tiempo, se convertiría en el más célebre de los soberanos otomanos: Solimán el Magnífico.



Ibrahim pachá según un grabado de Jean-Jacques Boissard en la *Vitae et icones Sultanorum Turcicorum* (Fráncfort, 1596). Asesinado por orden de Solimán El Magnífico en 1536, cuando ocupaba el cargo de gran visir, su amigo y soberano se arrepintió siempre de su ejecución, tanto que veinte años después sus poemas aún muestran la tristeza que le provocó su pérdida irreparable.

En la corte del Gran Turco, el joven griego recibió una esmerada educación, que hizo de él un gran erudito y un notable políglota, y fue ganando en intimidad con su egregio compañero. Así, cuando este ascendió al trono, en 1520, fue promovido con rapidez a cargos de gran responsabilidad, prueba de la absoluta confianza que el flamante sultán depositaba en él. Tan rápido fue su ascenso que, según se dice, el mismo Ibrahim pidió a su amigo que no lo beneficiase de aquel modo, pues serían muchos en la corte quienes comenzarían a envidiarle y tratarían enseguida de buscar su ruina. Conmovido Solimán por tanta humildad, no sólo desestimó el consejo, sino que le juró que mientras se sentara en el trono, nunca ordenaría su muerte. En junio de 1523, Pargali Ibrahim pachá se convertía en gran visir, el cargo de mayor importancia del gobierno otomano.

Desde ese instante, el poder y la influencia del joven ministro, que

enseguida se convirtió en cuñado del sultán por matrimonio con una de sus hermanas, no dejaron de aumentar. Dirigió con éxito numerosas campañas militares; se convirtió en *beylerbey* o gobernador de Rumelia, la Europa bajo dominio turco, y comandante en jefe de los ejércitos otomanos allí asentados, y en 1524, cuando el gobernador de Egipto, Hain Ahmed pachá, proclamó su independencia de la Sublime Puerta y pagó con la muerte su traición, fue Ibrahim el encargado de reformar la administración civil y militar de la rica provincia para asegurar su eficacia y su fidelidad.

Su labor diplomática fue también intensa y eficaz. Bajo su resuelta dirección, las relaciones con Venecia, su patria de origen, mejoraron de modo ostensible, lo que aseguró a ambos estados jugosos beneficios comerciales; Francia, en la que reinaba por entonces el ambicioso Francisco I, se convirtió en aliada de Estambul frente a los Habsburgo y llegó a ceder el puerto de Tolón para abrigo de su flota, y en cuanto al mayor enemigo de Solimán, el emperador Carlos V, fue persuadido de que aceptara, tras la contundente victoria turca en la batalla de Mohács, en 1526, la incorporación de Hungría a la soberanía otomana.

Bajo la resuelta dirección de Ibrahim pachá, la Sublime Puerta estaba conduciendo su política exterior de acuerdo con dos presupuestos fundamentales. El primero de ellos se refería a la propia concepción de la figura del sultán y, por ende, del Imperio que regía con voluntad inapelable; el segundo, a la idea acerca de cuáles debían ser las direcciones prioritarias de la expansión territorial de los otomanos y, como consecuencia de ello, los estados, vecinos o no, con los que convenía mantener buenas relaciones y los que, por el contrario, debían, simplemente, ser sometidos o anexionados.

En cuanto a la figura del sultán y la concepción resultante del Imperio, es necesario para comprenderla conocer primero la idea tradicional del poder que poseían los turcos. Para ellos, la persona misma del soberano se hallaba unida inexorablemente a la guerra. Para legitimarse en el momento de su acceso al trono, los jóvenes herederos debían ampliar los dominios otomanos con la anexión de al menos una nueva provincia. Sólo entonces podían, en agradecimiento a Alá, iniciar la construcción de su mezquita y, tras repartir entre sus jenízaros y espahíes, sus tropas de élite, un cuantioso botín, asegurarse su lealtad y, por tanto, su propia permanencia al frente de los destinos del Imperio.

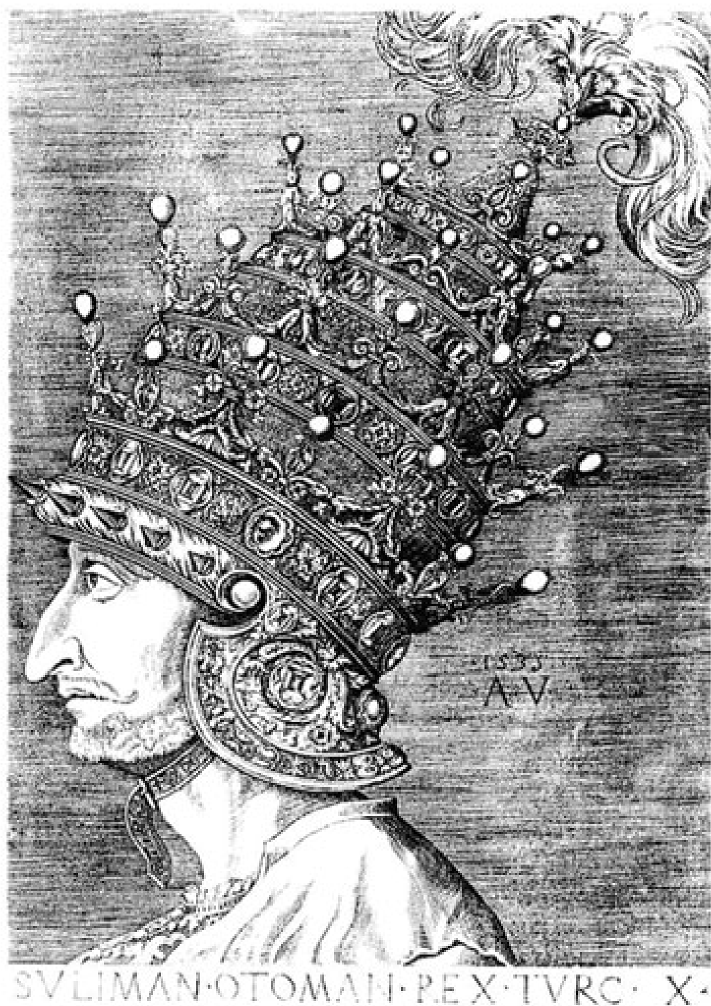
Cualquier enemigo era elegible para ese fin. Lo eran, por supuesto, los cristianos, derrotados en Oriente tras la definitiva conquista de Constantinopla en 1453, pero también los propios musulmanes. Lo eran, desde luego, los persas safávidas, tenidos por herejes dentro del islam por su confesión chiita. Pero también lo

fueron los mamelucos, dueños de Egipto, porque, aun siendo sunitas, su debilidad los hacía peligrosos para el interés general de los fieles por su incapacidad para defender la fe frente a posibles enemigos externos. Se trataba, pues, de una *gaza*, una guerra santa, ya que el sultán otomano, en especial tras su conquista de las tres ciudades sagradas del islam
–Jerusalén, La Meca y Medina– era califa, sucesor legítimo del Profeta, pero una guerra santa muy singular que había pasado por el tamiz de la concepción tradicional del poder propia de los otomanos, lo que les permitía tanto combatir a los musulmanes como pactar con los cristianos.

Esta posibilidad, implícita en la tradición otomana, será explotada al máximo durante el gobierno de Ibrahim pachá. En su personal concepción del poder, el gran visir asume que el sultán, en tanto soberano y protector de los santos lugares del islam, es califa, pero apuesta por preterir esa condición frente a su carácter de emperador, de césar. Solimán, dueño indiscutible de Constantinopla, es el heredero legítimo no sólo del Imperio bizantino, sino del romano. A Carlos V de Habsburgo, cabeza visible del Sacro Imperio Romano Germánico, que proclama serlo también, no puede reconocérsele, pues, dicha condición. Es sólo un monarca más, el *Ispanya krali*, el 'rey de España', y así se refiere siempre a él en sus cartas el gran visir, quien, ebrio de orgullo, llega a replicar a unos embajadores destacados ante la Sublime Puerta que España es apenas «[...] una lagartija que muerde aquí y allá alguna brizna de hierba en el polvo, mientras nuestro sultán es como un dragón que engulle el mundo entero cuando abre la boca». Si no se aviene a reconocer de buen grado la soberanía del Gran Turco, Carlos deberá ser sometido por la fuerza de las armas. La guerra contra el Sacro Imperio –dado que resulta de un conflicto entre legitimidades contrapuestas– deviene inevitable y sólo concluirá cuando su titular resulte derrotado y Solimán sea solemnemente coronado en Roma, la antigua capital imperial, símbolo de su autoridad universal.

Hay, pues, que combatir a los cristianos, pero no basta con vencerlos; es necesario convencerlos, persuadirlos de que acepten de buena fe la soberanía turca. La guerra santa puede funcionar, en el seno del Imperio, como argumento dirigido a sus súbditos musulmanes, pero con los europeos es necesario valerse de otro mensaje, de una legitimación distinta. Ante sus ojos, el Imperio otomano debía aparecer como legítimo heredero del romano, pero también como 'la casa de la paz', *Dar al-Islam*, en cuyo seno todos serían acogidos, el reverso virtuoso de 'la casa de la guerra', *Dar al-Harb*, el mundo que aún no se había incorporado a la soberanía otomana, en el que reinaban la violencia y el caos, sin seguridad

alguna para las personas y sus propiedades. Como consecuencia de estas consideraciones, en aquellos años ingenuos, cuando ni siquiera la perspicaz Iglesia católica había comprendido aún del todo el extraordinario influjo que la propaganda podía llegar a ejercer sobre el espíritu de las masas incultas, una elaborada simbología, así como un vasto programa cultural y artístico, fueron elaborados para sustentar las pretensiones de Solimán.



Solimán el Magnífico con la cuádruple tiara, en un grabado de Agostino Veneziano (1490-1540). El aparatoso tocado, encargado a joyeros venecianos, no era sino el símbolo de un poder que se predicaba universal y superior al de los emperadores de Occidente.

Ya durante sus primeros años de gobierno, un ambiente italianizante se fue extendiendo por Estambul, que, a decir de sus

visitantes, se diferenciaba en bien poco de una capital occidental. A imitación del gran visir, altos funcionarios y cortesanos turcos rivalizaron en el mecenazgo de escritores y artistas italianos, y encargaron cuadros y esculturas con que decorar sus palacios, mientras en sus salones se recitaban versos, se representaban inopinadas comedias clásicas, y célebres coreógrafos venidos de la propia Italia organizaban para sus señores otomanos suntuosas fiestas inspiradas en las modas occidentales. No se trataba en modo alguno de una casualidad: el Gran Turco debía aparecer a los atentos ojos de los embajadores y comerciantes europeos como un soberano ilustrado, protector de las artes y las letras, digno de gobernar a sus futuros súbditos cristianos y de encarnar en su persona una tradición política que se remontaba no sólo a los emperadores bizantinos, sino a los propios césares romanos, cuya capital milenaria esperaba pronto conquistar para culminar así, con una victoria de insuperable valor simbólico, su Imperio universal. El apelativo que difundieron a tal objeto sus servidores, *El Magnífico*, respondía a esa intención, y no puede negarse que tuvo éxito, pues ha sido el que ha pervivido en Occidente frente al que tuvo en realidad entre los turcos, que no fue otro que *El Legislador*.

La campaña se fue haciendo cada vez más intensa. Si ya en 1521, tras la conquista de Belgrado, Solimán había penetrado en la ciudad por una vía profusamente decorada con arcos de triunfo al más genuino estilo romano, en la década siguiente, poco después de la coronación imperial de Carlos en Bolonia, en 1530, el sultán se apresuró a encargar a orfebres venecianos un cetro, un trono y una cuádruple tiara de oro y piedras preciosas. El gesto no era fruto de la mera vanidad, ni una intempestiva extravagancia; se trataba de un mensaje inequívoco que el Gran Turco enviaba al Occidente cristiano. La corona era un símbolo del todo ajeno a la tradición turca, y aun islámica, pero muy familiar para cualquier observador occidental, que la identificaría de inmediato con la realeza legítima. Además, el aspecto de la tiara no era casual. Se trataba de una auténtica *corona mundi* cuya forma mostraba una clara alusión al tocado tradicional de emperadores y papas, pues sus poderes debían aparecer, en el terreno de lo simbólico, por debajo del que ostentaba el sultán de los otomanos. Por ello, mientras las coronas de los teóricos señores de Occidente eran triples, en alusión a su soberanía sobre las tres partes del orbe entonces conocido –Europa, Asia y África– la encargada por Solimán era cuádruple, ya que su portador proclamaba con ella un poder que se extendía sobre los cuatro puntos cardinales.

Por supuesto, la pugna dialéctica y simbólica se observa una y otra vez en la documentación oficial de la época. Bajo la firme dirección de Ibrahim pachá, la Sublime Puerta desarrolla un lenguaje

diplomático característico cuyo hilo conductor, más allá de los asuntos concretos, es siempre la superioridad indiscutible del sultán otomano sobre el resto de los monarcas del mundo, recordada hasta la náusea mediante giros y expresiones tan grandilocuentes que rozan el histrionismo. Así sucede cuando, como respuesta a la misiva que le hace llegar Francisco I de Francia en demanda de una alianza entre ambos estados, Solimán escribe:

> Yo soy sultán de sultanes, la corona de los monarcas terrestres, la sombra de Alá en dos mundos, sultán y hakar del Mediterráneo, el mar Negro, Rumelia, Anatolia, Karaman, Zulkadriye, Diyabakir, Azerbaiyán, Irán, Damasco, Egipto, La Meca, Medina, de Jerusalén, de todos los países árabes, que mis antepasados conquistaron con la fuerza de sus espadas, y de otros muchos territorios que mi augusta majestad ha conquistado igualmente con mi espada resplandeciente y mi sable victorioso… Tú, que eres Francisco, el rey de la provincia de Francia, has enviado una carta a mi Puerta, asilo de soberanos […].

Ni siquiera el insulto quedaba fuera de la pugna dialéctica que enfrentaba a Solimán y Carlos, e incluso, en su nombre, a los más conspicuos de entre sus ministros y servidores. A título de ejemplo, en 1532 el sultán enviaba a Fernando de Habsburgo, a la sazón rey de Hungría y hermano del emperador, una carta en la que, tras acusarle de faltar a su palabra por evitar una y otra vez el enfrentamiento directo con sus tropas, le preguntaba si no se avergonzaba por ello ante sus soldados y su esposa, y terminaba por poner en tela de juicio con total descaro su virilidad al retarle con palabras más propias de una pelea entre chiquillos que de una misiva dirigida al monarca de un estado soberano: «Si eres hombre –le decía–, enfréntate a mí».

Como consecuencia inevitable de estos planteamientos, en aquella primera década de gobierno de Solimán I y Carlos V, la mayoría de los observadores lo bastante cualificados para ello comenzaron a percibir poco a poco la relación entre ambos emperadores como una pugna abierta por el dominio del mundo, tanto en el abstracto terreno de los principios como en el mucho más concreto de la diplomacia y la guerra. Así lo señala un cronista contemporáneo, el español Francisco López de Gómara, quien afirma:

> Muerto Selim, le sucedió en el trono su hijo Solimán, y según cuentan, fue jurado por rey el mismo día en que el emperador don Carlos se coronó en Aquisgrán, año de 1520. Estos dos emperadores, Carlos y Solimán, poseen tanto como poseyeron los romanos, y si digo más no erraré, por lo que los españoles han descubierto y ganado en las Indias, y entre estos dos está partida la monarquía; cada uno de ellos trabaja por quedar monarca y señor del mundo […].

Y el mismo Erasmo de Rotterdam, gran humanista y uno de los intelectuales más prestigiosos de la época, adopta una visión similar

cuando, haciéndose eco de lo que debía de ser un rumor muy extendido en toda Europa, le escribe a un amigo: «[...] el Turco invadirá Alemania con todas sus fuerzas para presentar batalla por el mayor premio, que es si Carlos o el Turco serán los monarcas de todo el orbe, pues el mundo ya no puede soportar tener dos soles en el cielo».

Pero ¿qué consecuencias prácticas tiene esta pugna en los terrenos de la diplomacia y la guerra? Lo cierto es que las tiene y resultan bien visibles. En coherencia con sus postulados teóricos, Ibrahim pachá conduce la diplomacia turca en una dirección muy nítida. Antes de 1536, son dos los enemigos del Imperio otomano: los safávidas en Oriente y el Sacro Imperio en Occidente, y un teatro de operaciones, el preferido: la tierra. Es cierto que en 1522 Solimán había tomado la isla de Rodas, arrebatada por la fuerza a los caballeros hospitalarios. Pero se trataba, más que nada, de una obligación moral. El comendador de los creyentes debía ser capaz de garantizar la total seguridad de los peregrinos mahometanos que se dirigían por mar a los santos lugares, cuyas naves resultaban a menudo saqueadas y hundidas por los feroces caballeros de San Juan. Con esa única salvedad, la atención se centraba en el Imperio safávida y en el Danubio. Mientras sucesivas campañas extienden sin cesar las fronteras otomanas en Georgia, Armenia, Irak y Cirenaica, los ejércitos del sultán avanzan también sobre Europa. Belgrado se rinde en 1521 y, tras la batalla de Mohács, en agosto de 1526, la mayor parte de Hungría se convierte en un Estado vasallo de los otomanos bajo un monarca títere, Juan I Zápolya.

Solimán pone enseguida los ojos en Viena, cuyo gran valor simbólico no puede escapársele a nadie. En septiembre de 1529, un colosal ejército otomano formado por ciento veinte mil hombres aparece ante los muros de la capital imperial. El peligro es innegable, pues, aunque la defienden soldados profesionales y jefes experimentados, la ciudad no dispone sino de sus arcaicas fortificaciones erigidas en la Edad Media, demasiado frágiles para soportar los ataques de la artillería moderna. Pero, contra todo pronóstico, las defensas resisten y la proximidad del invierno disuade a Solimán de continuar con un sitio que puede convertirse en un desastre para un ejército que opera tan alejado de sus bases, como demuestran las cuantiosas bajas que sufrió en su retirada. Pero no por ello desiste el sultán de su propósito. Tras varios años de escaramuzas y pequeñas pérdidas territoriales en la Hungría ocupada por los otomanos, tenazmente hostigada por las tropas de Fernando, en 1532 un nuevo ejército turco, aún más numeroso que el anterior, amenaza Viena.



VAN ORLEY, Bernaert. *Carlos I joven* (h. 1515). Museo del Louvre, París. Aniñado y de aspecto atolondrado, el emperador de Occidente contrastaba con el aplomo y la elegancia que mostraba en su juventud su rival y enemigo, Solimán el Magnífico.

Tampoco en esta ocasión logrará Solimán sus propósitos. La reacción imperial es rápida y eficaz. Carlos V moviliza sus enormes recursos en ayuda de su hermano Fernando y durante un tiempo Europa contiene la respiración: los dos emperadores por fin van a enfrentarse. Si es el turco el que sale victorioso, la cristiandad perderá a su último valedor y nada detendrá al infiel en su avance hacia Roma; si es Carlos el que se alza con el triunfo, el sueño de una *Pax Christiana* universal bajo un único emperador será por fin un hecho. Pero el combate no llega a producirse. A pesar de la propaganda de ambos bandos, que se proclaman igualmente victoriosos, la campaña concluye con un acuerdo que deja las cosas como estaban: Juan Zápolya en la Hungría ocupada por los otomanos y Fernando II en la que permanece en manos de los Habsburgo. Habrán de pasar nueve

años para que Solimán lo intente de nuevo.

La nave cambia de rumbo

Así eran las cosas hasta comienzos de los años treinta. Pero entonces el entorno del sultán, en el que la estrella de Ibrahim pachá había comenzado a declinar, comenzó a valorar la eficacia de la estrategia seguida en la década anterior y la evaluó de forma negativa: era necesario un cambio de rumbo o, de lo contrario, la expansión del Imperio se detendría e incluso podían resultar comprometidos los logros alcanzados hasta entonces; el avance de los ejércitos otomanos debía recibir el respaldo de su flota.

¿Cómo nació esa convicción? Un factor determinante fue, sin duda, la realidad. Como acabamos de ver, tras los primeros y fulgurantes éxitos en el Danubio, la expansión otomana se había detenido a las puertas de Viena, por dos veces defendida contra pronóstico y con tanta fiereza por las tropas imperiales que Solimán hubo de levantar su asedio y regresar con su ejército a territorio seguro. Además, el torticero comportamiento de los Estados cristianos no parecía responder a la afable actitud que el gran visir esperaba de ellos. Venecia se mostraba cordial con los turcos, pero ello no le impedía obtener pingües beneficios con la venta en sus mercados de los productos de la rapiña que los enemigos del sultán practicaban sobre las costas y los barcos otomanos. En cuanto a Francia, estaba claro que no se podía confiar en un monarca como Francisco I, que se regía por sus propios intereses y firmaba la paz con el emperador cuando le convenía, dejando en la estacada a la Sublime Puerta. Pero lo más relevante era lo que había pasado entre tanto en el Mediterráneo, al que los turcos habían dejado de prestar atención desde la toma de Rodas, en 1522, a instancias de Ibrahim pachá.

En septiembre de 1532, una poderosa flota al mando del genovés Andrea Doria, almirante de las fuerzas navales de Carlos V en el Mediterráneo, había infligido una fuerte humillación a los otomanos. En el verano de aquel año, y con objeto de llevar a cabo una maniobra de diversión que relajara la presión turca sobre Viena, Doria partió con más de cuarenta galeras y varias decenas de naves mancas[1] que transportaban unos doce mil hombres, sin otro objetivo que el de hostilizar la costa occidental de Grecia y, en el mejor de los casos, apoderarse de alguna plaza costera que pudiera ser tomada a bajo coste.

Tras reconocer el litoral, Doria escogió la pequeña ciudad de Coron, en Morea, cuya fortaleza rindió en septiembre tras sólo once días de lucha y abandonó de inmediato, dejando en ella una pequeña

guarnición de dos mil quinientos hombres. La misma suerte corrió Patrás un poco después, así como los dos castillos que vigilaban la entrada al estratégico golfo de Corinto. A finales de noviembre, Doria se encontraba a salvo en Génova, con un gran botín y sin ningún contratiempo. Mientras, don Álvaro de Bazán, con diez galeras españolas y dos mil hombres, atacaba y rendía el puerto de One, al este de la plaza norteafricana de Orán, tomando mil prisioneros y dejando en él una guarnición.

Los turcos no dudaron en buscar cumplida venganza de la humillación sufrida, que podía excitar a la rebelión a las siempre inquietas poblaciones cristianas griegas. En mayo de 1533, tenían ya lista una gran escuadra de setenta galeras y se dirigían con ella hacia Grecia con la intención de bloquear la plaza de Coron para que un ejército la atacara por tierra. Con gran urgencia, se armó una expedición de socorro compuesta por veintisiete galeras y treinta naos, que transportaban al tercio de don Rodrigo de Machichaco con unos dos mil quinientos hombres.

El 2 de agosto, las naves españolas llegaban a Coron, sorteaban el bloqueo de la flota musulmana, desembarcaban los refuerzos en la ciudad asediada y regresaban a sus bases sin resultar dañados por el enemigo, muy superior en número. Aunque la fortaleza fue abandonada más tarde por lo costoso de su mantenimiento, lo cierto es que los poderosos turcos habían sido burlados de nuevo. El mar se estaba convirtiendo en el flanco débil del Imperio otomano. Si las galeras imperiales habían alcanzado Grecia, ¿qué les impedía llegar ante las mismas puertas de Estambul?

Para conjurar la amenaza, Solimán recurrió a un método indirecto, pero muy perspicaz. Resultaba evidente que no podía seguir permitiendo que las flotas imperiales le atacaran en sus propias costas, con los riesgos de rebelión que ello conllevaba y el grave daño que suponía para su prestigio personal su manifiesta incapacidad de proteger a sus súbditos. Pero tampoco podía combatirlas en sus bases, a miles de kilómetros de distancia hacia el oeste, en contra de las corrientes marinas dominantes en el Mediterráneo y con evidentes problemas logísticos que hacían muy complejo asegurar su aprovisionamiento. Sin embargo, en el oeste Carlos tenía sus propios enemigos, que, bien manejados por el sultán, podían servir de manera adecuada a sus fines. Estos enemigos eran los corsarios berberiscos, cuya actividad, como resultado del asentamiento masivo de los resentidos moriscos expulsados de Granada a comienzos del siglo XVI y el abandono posterior de la sabia política norteafricana iniciada por Fernando el Católico, se había acrecentado en gran medida y con eficacia devastadora en los años precedentes. Y no se trataba en modo alguno de aventureros desharrapados, sino de expertos marinos que

conocían como nadie las aguas del Mediterráneo occidental y podían aportar a las armadas del sultán una experiencia en la construcción y el manejo de las galeras que sin duda reforzaría su poder naval.

Por dichas razones, Solimán tomó una decisión de gran importancia. A comienzos de 1533, mandó llamar a Estambul al más temible de los piratas berberiscos, que no era otro que Jeireddín Barbarroja, señor de Argel, que llevaba ya varios años asaltando desde esta plaza las desprotegidas costas españolas e italianas. En el verano de ese mismo año, y tras culminar un nuevo y triunfante raid por las costas meridionales de Europa, el célebre corsario entraba en el Cuerno de Oro al frente de catorce galeras cargadas de botín, saludado por estruendosas salvas de artillería, un honor del que muy pocos dignatarios turcos podían jactarse. Cuando, unas horas después, abandonaba el palacio de Topkapi, lo hacía como *kapudan-i-derya*, gran almirante de la flota mediterránea, y *beylerbey* o gobernador general de todas sus costas sometidas a los turcos, constituidas a instancias del soberano en una nueva provincia denominada *de Archipiélago*. Pero, sobre todo, el sultán le había hecho un encargo: debía construir una gran flota y derrotar con ella al miserable rey de España.

Los inmensos recursos y la eficaz burocracia centralizada del Imperio otomano comenzaron a trabajar para Barbarroja. Durante meses, hombres, armas y pertrechos navales afluyeron sin cesar al arsenal del Cuerno de Oro. En la primavera de 1534, la flota estaba lista. La formaban setenta galeras, dotada cada una de ellas con un centenar de soldados bien entrenados y armadas con excelentes cañones de bronce que disparaban balas de piedra. Cuando el 24 de mayo la armada cruzaba por fin los Dardanelos para entrar en las aguas del Mediterráneo, en realidad estaba zarpando hacia la venganza.

Las primeras en sufrir las iras de Barbarroja fueron las tierras de sur de Italia. Escogido el objetivo, las galeras otomanas parecían surgir de la nada y se lanzaban sobre el litoral a todo remo. En unas pocas horas, la infeliz localidad costera quedaba arrasada hasta los cimientos y expoliada de todas sus riquezas, mientras sus pobladores eran masacrados sin piedad o llevados a las naves turcas para servir en ellas como galeotes o alimentar a precio de saldo el mercado de esclavos más cercano. Reggio, Cetraro, Sperlonga, Fondi…, la relación de pueblos destruidos por Barbarroja crecía día a día mientras un pánico irracional se extendía por toda Italia y llegaba hasta la misma Roma, que muchos de sus habitantes empezaron a abandonar temiéndose lo peor. Pero el corsario sabía que no podía llegar tan lejos. Cuando hubo saciado su sed de venganza asaltando la propia Nápoles y destruyendo seis galeras en sus astilleros, dio media vuelta

y se marchó. El 16 de agosto de 1534 echaba el ancla en el puerto de Túnez, donde reinaba Muley Hasan, monarca títere de España, que dejó la ciudad sin un solo disparo. Una formidable base de operaciones, distante tan sólo ciento cincuenta kilómetros de Sicilia, había caído en manos de los turcos. La venganza se había consumado.



Jeireddín Barbarroja en un grabado italiano de 1535. Colección particular. Originario de la isla de Lesbos, constituyó durante cuatro décadas una verdadera pesadilla para los pobladores de las costas del Mediterráneo occidental, que hubieron de soportar sus continuas razias. Paradójicamente, tras toda una vida de piratería, murió en la cama de unas fiebres a la avanzada edad de setenta y un años.

Por supuesto, Carlos V no podía permitirse hacer como si nada hubiera pasado. Desde Túnez, no sólo era posible atacar con éxito las posesiones españolas del sur de Italia. A medio camino de sus costas se encontraba un enclave estratégico de enorme importancia: la isla de Malta. En manos de los caballeros de San Juan, a quienes la había cedido el emperador tras su expulsión de Rodas, era la verdadera llave de paso entre las dos cuencas del Mediterráneo, la oriental y la occidental. Si caía en manos de los turcos, nadie podría salvar a Occidente de la invasión.

Por ello, en el invierno de 1534, el hastiado pero todavía enérgico

emperador resolvió organizar una expedición contra Túnez. Al igual que había hecho Barbarroja, ordenó movilizar de inmediato los inmensos recursos de su imperio y, a comienzos de junio de 1535, después de unos meses de febriles preparativos, logró reunir frente a las costas de Sicilia una colosal armada formada por setenta y cuatro galeras y trescientas naves mancas que llevaban a bordo un formidable cuerpo expedicionario de treinta mil hombres. El día 14, la expedición salía de Cerdeña en dirección a Túnez. A su frente, en una inmensa galera ricamente decorada, el propio Carlos, como un monarca medieval, dirigía su ejército. Occidente entero tenía sus ojos puestos en él.

No lo defraudaría. El mismo día 15, la flota echaba el ancla frente a La Goleta, la fortaleza que guardaba el puerto de Túnez, que se rendía un mes después. Aún quedaba la propia ciudad, pero conquistarla resultó mucho más fácil, pues los numerosos esclavos cristianos, enardecidos por la presencia de los sitiadores, se rebelaron contra sus amos, lo que tornó imposible la defensa de la plaza. Sabiéndose perdido, Barbarroja huyó en dirección a Argel mientras un triunfante Carlos entraba en Túnez. Era el 21 de julio.

A la victoria imperial siguió una espantosa masacre y un brutal saqueo de la ciudad indefensa. Diez mil tunecinos fueron vendidos como esclavos y la flota de Barbarroja, anclada en el puerto, fue destruida casi por completo: ochenta y dos barcos ardieron hasta las cuadernas. El siguiente paso lógico no era otro que perseguir al corsario y matarlo en su propia madriguera, pero, según se dijo, la disentería, que había hecho presa de sus hombres, forzó a Carlos a renunciar a la conquista de Argel, dejando la campaña inconclusa y privándola del que habría sido su mayor éxito. El 17 de agosto, el emperador se hallaba de regreso en Nápoles, donde fue recibido con honores propios de un césar romano. La victoria se celebró en todo el Mediterráneo cristiano; la pesadilla parecía haber pasado.

Sin embargo, no era así. Barbarroja podía haber perdido la flamante flota que el sultán había puesto en sus manos, y ello constituía sin duda un importante revés para los turcos. Pero no se trataba de un revés decisivo. El corsario seguía contando con galeras suficientes para continuar con sus razias sobre las costas cristianas, como pudieron comprobar muy pronto los confiados habitantes de Mahón, en Menorca, que en ese mismo mes de octubre sufrieron un brutal ataque del viejo aventurero. Además, el *giro mediterráneo* del Imperio otomano era ya irreversible. En las preocupaciones de Solimán, el mar no volvería ya a jugar un papel secundario. A finales de 1535, Barbarroja regresaba a Estambul, donde el sultán le concedería una nueva flota, y pronto no habría ya a su lado ningún gran visir que pudiera torcer sus designios persuadiéndole de que

marchara contra otro enemigo. La muerte de Ibrahim pachá, unos meses después, marcaría el signo de la guerra durante décadas y le conferiría un sentido nuevo.

El tránsito de un gran visir

Porque otro componente no menos apreciable del que podríamos denominar *giro mediterráneo* del Imperio otomano fue la propia caída en desgracia del gran visir. En la concepción política tradicional entre los turcos, sus rotundos éxitos políticos de la década de los veinte no podían protegerle de sus evidentes fracasos de la década de los treinta, los cuales, sumados a los fuertes recelos que había generado su privanza en el entorno más cercano al sultán, terminaron por firmar su sentencia de muerte. Muchos de sus antiguos amigos y mentores, que, celosos de su excesivo poder, tan sólo esperaban el momento más oportuno para atacarle, comenzaron entonces a conspirar contra él. Fue el caso de Iskender Çelebi, que le acusó de deslealtad, aunque terminó por ser él quien pagara con la vida su atrevimiento, y de algunos otros, que censuraron ante el sultán la vanidad del gran visir, insinuando que tras ella se ocultaba la intención de disputarle el trono. Pero la única enemistad que terminó por resultar letal para Ibrahim pachá fue la de la persona que gozaba de una mayor influencia real sobre la voluntad del soberano, su esposa Hürrem.

Para comprender cómo resultaba posible tanta influencia, es necesario tener presente la forma en que operaba el mecanismo de la sucesión al trono en el Imperio otomano. En las primeras décadas del siglo XVI la dinastía aún aplicaba celosamente un curioso procedimiento. Cada concubina o esposa del sultán podía dar a luz un único hijo varón. Una vez que lo había hecho, se la separaba del soberano, con el que no volvía a mantener relaciones sexuales, y cuando el muchacho alcanzaba la pubertad, se lo enviaba junto a su madre a dirigir una provincia. Allí, el joven vástago aprendía el arte del buen gobierno mientras se preparaba para una posible sucesión al trono que nunca tenía asegurada, pues cada hijo varón del sultán era un candidato al que su madre patrocinaba en fiera competencia con sus hermanos en espera de que llegara el momento. Eliminar físicamente a los competidores o desacreditarlos a ojos del sultán era, por ello, una práctica habitual de unas mujeres que sabían cuán relevante podía llegar a ser su posición como *valide sultan*, o ‘madre del soberano’, en una corte en la que los manejos del harén tenían un peso creciente en detrimento del *Diwan*, el consejo de gobierno del Imperio donde se tomaban las grandes decisiones políticas. A pesar de ello, Hürrem sabía muy bien que la predilección de Solimán no

garantizaba que a su fallecimiento fuera uno de sus hijos varones el designado para sucederle, asegurando con ello su ansiada posición como *valide sultan*. Bien al contrario, el vástago real con mejores posibilidades de convertirse en heredero parecía ser Sehzade Mustafá, hijo de otra de las esposas reales, que gozaba, precisamente, del favor del todopoderoso gran visir Ibrahim pachá. Si Hürrem quería asegurar su influencia en la corte y la designación como heredero de uno de sus hijos, debía librarse primero de Ibrahim para poder hacerlo luego, cuando la ocasión se presentara, de Sehzade. Así, con estudiada sutileza, la ambiciosa favorita comenzó a sugerir veladamente a su esposo que su gran visir se encontraba en tratos ilícitos con su mayor enemigo, el sah de Persia, y Solimán, inerme ante su poderoso influjo, terminó por creerlo. Pero el gran visir contaba con la promesa del sultán: mientras él se sentara en el trono, le había asegurado en su juventud, no lo condenaría a muerte.



Retrato de Hürrem Sultan (h. 1500-1558). Jak Amran Collection, Estambul. Alexandra Anastasia Lisowska, hija de un pope ruteno, había sido capturada en su juventud y llevada como esclava al harén de Solimán. Pero este, prendado de su belleza, no sólo la convirtió en favorita, sino que, en un gesto sin precedentes, la liberó y desposó oficialmente. Hürrem se convertiría así en una de las mujeres más influyentes de la historia, y no sólo de forma indirecta, como era habitual, sino incluso como jefa de una poderosa facción cortesana que operaba muchas veces de forma independiente del conocimiento y la voluntad del propio sultán.

En el corazón del soberano se entabló entonces una dura lucha entre el amor y la amistad. Durante toda una semana, Solimán invitó a Ibrahim a cenar en su cámara privada; durante toda una semana, cada noche le sugería veladamente que huyera: aunque perdiera sus privilegios y sus riquezas, al menos salvaría la vida. Pero el gran visir

hizo oídos sordos a las palabras de quien ya había dejado de ser su amigo, creyéndole quizá incapaz de romper su promesa, y siguió acudiendo puntual a las invitaciones de su soberano. La mañana del 15 de marzo de 1536, su cuerpo sin vida fue hallado en uno de los pasillos del palacio de Topkapi. Había sido ejecutado por orden del sultán.

La muerte de Pargali Ibrahim pachá consolidó la influencia de Hürrem e hizo posible que, tres décadas más tarde, su hijo Selim II, por desgracia el más incapaz de sus vástagos, sucediera en el trono al ya anciano Solimán. Como consecuencia inmediata, la desaparición del gran visir supuso también la promoción al cargo de Ayas Mehmed pachá. Pero los sucesos de la noche del 14 al 15 de marzo de 1536 tuvieron una relevancia mucho mayor que un simple cambio de rostros en los cuadros rectores del vigoroso Imperio otomano. En realidad, con la muerte del gran visir llegaba a su culminación un proceso iniciado tres años antes, cuando los consejeros más próximos al sultán empezaron a comprender la necesidad de modificar los parámetros de la política exterior del Imperio otomano. La desaparición de Pargali Ibrahim pachá eliminó el último obstáculo, y lo que había comenzado como un *giro mediterráneo* en esa política exterior acabó por convertirse en una nueva concepción del poder político del sultán y un replanteamiento global de los principales objetivos geoestratégicos del Imperio.

En efecto, la muerte de Ibrahim pachá desató una reacción furibunda no sólo contra su figura, sino contra su obra misma. Sus palacios fueron saqueados y sus colecciones de arte quedaron arruinadas; la simpatía por todo lo italiano dejó paso al odio más visceral, y hermosas esculturas clásicas fueron destruidas a golpe de martillo invocando la hasta entonces olvidada prohibición coránica de representar la figura humana. La persona del sultán dejó de presentarse al mundo como el heredero legítimo de la tradición imperial romana para aparecer a los ojos de todos como el califa, comendador de los creyentes y comprometido con la preservación y la extensión de la fe islámica. Las ciudades santas de Jerusalén, Medina y La Meca recibieron cuantiosas inversiones que las embellecieron de acuerdo con los cánones tradicionales de las metrópolis mahometanas. La clase gobernante del Imperio comenzó a ser escogida tan sólo entre musulmanes y conversos, suprimiéndose del todo el gobierno indirecto por medio de las élites locales cristianas, e incluso en algunas ciudades de la Europa otomana como Buda o Belgrado los infieles fueron desalojados para dejar sitio a nuevos pobladores mahometanos. La actitud hacia los Estados europeos pasó de la amistad al desprecio; el comercio con ellos disminuyó de forma significativa, y una tremenda presión militar comenzó a ejercerse en todas las fronteras del Imperio,

desde el Danubio al norte de África, desde el Adriático al Egeo, aunque sería el Mediterráneo, oriental y occidental, el que seguiría siendo el eje de la política imperial de la Sublime Puerta.

En síntesis, la religión islámica comenzó a constituir «[...] el vínculo unitario, la causa común sobre la que los diversos componentes étnicos del Imperio hallaron un espacio de integración»[2]. Como era de esperar, tan profundos cambios llevaron aparejados ciertos problemas de adaptación. En puridad, ningún musulmán que no descendiera del linaje árabe de los quraisíes podía usar el título de califa. Pero el obstáculo fue removido en cuanto el gran muftí de Estambul, la máxima autoridad islámica, promulgó una fatua en la que aseguraba que el sultán, legitimado por sus victorias, había recibido del mismo Alá la sanción divina de su derecho a usar ese título sagrado. Era lo adecuado, pues el sultán ya no dirigía a sus ejércitos en una simple guerra contra Occidente; lo que Solimán II encabezaba era ahora una auténtica cruzada.

Dios en los estandartes

Y no otra cosa que una cruzada era lo que comenzaba a gestarse también en el bando enemigo. No se inventaba con ello nada nuevo; leyendas y mitos diversos sobre el fin del mundo y el papel decisivo que al frente de la cristiandad unida y victoriosa le tocaría desempeñar al emperador de Occidente circulaban entre los europeos cultos desde la misma Edad Media. Gioacchino de Fiore, ya en el siglo XII, había profetizado que una era de paz y armonía universal marcaría la última de las edades del hombre, la Edad del Espíritu Santo, previa al fin de los tiempos. Pero ahora esas viejas historias comenzaron a utilizarse de forma consciente con una finalidad política, y en ello tuvieron mucho que ver fenómenos tan relevantes como la culminación de la Reconquista, la hegemonía española, el descubrimiento de América y la reunión en la persona de Carlos V de las Coronas de Castilla, Aragón y el Sacro Imperio.

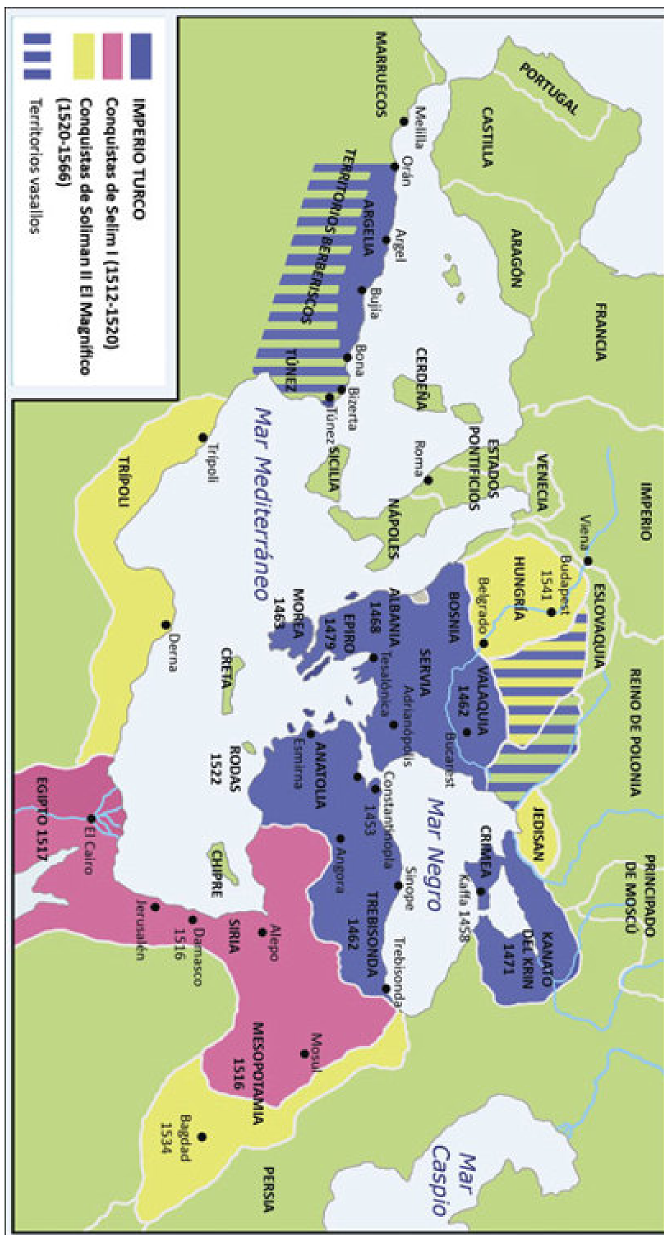


BANDINELLI, Baccio. *El papa Clemente VII coronando al emperador Carlos V, el 24 de febrero de 1530* (h. 1540). Palazzo Vecchio, Florencia (Italia). El pontífice coloca sobre las sienes del emperador, que lo era desde 1519, la diadema de oro de los césares romanos, símbolo del Imperio.

El espíritu de cruzada no había muerto del todo en España. La guerra promovida por los Reyes Católicos contra el reino musulmán de Granada, entre 1482 y 1492, se presentó como una verdadera cruzada y, por ello, merecedora del auxilio económico de los fieles y del mismo papa. Después, la resuelta política cisneriana de expansión por el norte de África y su equivalente portuguesa bajo Juan I y Alfonso V, primero, y la aventura de exploración y conquista del Nuevo Mundo, después, hicieron posible insuflar nueva vitalidad al espíritu de cruzada. El mismo Cristóbal Colón obraba bajo el influjo de hondos ideales mesiánicos, del todo explícitos en su *Libro de las profecías.* En esta sorprendente obra de comienzos del siglo XVI, el almirante se muestra convencido de que el descubrimiento de América constituía una incontestable prueba de la inminencia del cumplimiento de los vaticinios medievales sobre el fin de los tiempos,

cuando el *Emperador de los últimos días*, un recurrente mito bajomedieval que había vuelto a revitalizarse con los Reyes Católicos, reuniría por fin a la cristiandad, cruzaría el océano y se coronaría rey de Jerusalén. Con razón ha escrito Henry Kamen que en los inicios del siglo XVI «[...] daba la impresión de que los acontecimientos políticos y militares que tenían lugar en España comenzaban a encajar dentro de un plan mesiánico e imperial de impredecibles dimensiones».[3]

No es raro que el entorno intelectual de Carlos V asumiera como propia esta tradición hispana y, fundiéndola con la idea imperial de cuño centroeuropeo, se valiera de ella para respaldar sus proyectos de una cristiandad unida y en paz, un gobierno del mundo bajo la mano firme del emperador. En 1517, el insigne humanista Mercurino Gattinara escribía *El sueño de la monarquía*, una obra reveladora en la que el gran canciller se mostraba seguro de que Carlos era, precisamente, ese *Emperador de los últimos días* cuyo advenimiento, según las profecías medievales, aseguraría la paz universal y el triunfo definitivo de la fe, y, en última instancia, anticiparía la segunda venida de Cristo. No es raro, por ello, que en 1529, acompañando a la corte en su viaje a Italia, mientras trabajaba en la preparación de la coronación imperial de Bolonia, Gattinara sentara los cimientos intelectuales de ese futuro y anhelado *Imperium mundi:* sólida concordia religiosa entre católicos y protestantes, paz universal justa y duradera entre todos los príncipes cristianos, y cruzada general contra los otomanos, cuyos ejércitos amenazaban ya por entonces la misma Viena.



El Imperio otomano en la primera mitad del siglo XVI.

Faltaba, empero, para asegurar el triunfo acabado del ideal de cruzada, el concurso decidido de quien lo acuñó a finales del siglo XI y parecía por ello, más incluso que el mismo emperador, su legítimo depositario a ojos de los europeos: el papado romano. Pero las circunstancias históricas por las que el poder de los pontífices venía atravesando desde comienzos del siglo XV lo convertían, precisamente, en el poder político del continente más interesado en la consolidación

de ese ideal. No serían, pues, los vicarios de Cristo quienes se opusieran a considerar como una cruzada la lucha contra el Imperio otomano. Para ellos constituía una inmejorable oportunidad de recuperar su perdida primacía.

En efecto, el concilio de Constanza, entre 1414 y 1418, había puesto término al Cisma de Occidente, pero a un elevado coste para los papas, por fin restaurados en su sede romana. La *plenitudo potestatis* soñada por los pontífices medievales se había convertido en un amargo recuerdo. Los sucesores de Martín V, elegido en el concilio, habrían desde entonces de negociar el estatuto de la Iglesia en cada territorio con su soberano secular, que siempre podía amenazarles con el cisma para lograr sus propósitos. Frente a la Iglesia universal, habían nacido las iglesias nacionales. Las competencias de Roma sobre asuntos como la justicia, el nombramiento de obispos o la administración del patrimonio y las rentas eclesiásticas fueron debilitándose, de modo que no les quedaba a los pontífices para conservar algo del poder perdido sino fortalecer su control territorial del centro de Italia, para lo cual debían actuar en todo como príncipes seculares, con su diplomacia y su ejército propios, y buscar nuevas causas con las que recuperar una cierta primacía espiritual que les permitiera actuar como pastores universales y guías carismáticos de los otros príncipes cristianos. La restauración del espíritu de cruzada bien podía servir a esta última estrategia.

A tal objeto, los papas comenzaron por ampliar el concepto mismo de cruzada, de modo que no se dirigiera esta tan sólo contra los fieles de otras religiones, en especial los musulmanes, sus destinatarios originarios, sino contra todos aquellos que pusieran en peligro la supervivencia, la integridad o la ortodoxia de la fe, y no únicamente dentro de las exiguas fronteras del antiguo Imperio romano, sino en cualquier lugar del mundo, conocido o por conocer. Así, tanto los infieles y herejes como los paganos y cismáticos se convertían en enemigos que combatir bajo el signo de la cruz, habitaran donde habitaran, siempre que en la lucha resultara reforzado el liderazgo carismático del papado sobre los príncipes cristianos y fuera asumida su autoridad en la tierra y su derecho a conceder sobre ella la posesión legítima, tal como hizo Alejandro VI en 1493 en relación con los territorios y mares recién descubiertos por Cristóbal Colón.

Una ampliación aún mayor, y bastante desviada de su sentido original, se produjo cuando los pontífices, actuando como soberanos seculares, trataron de valerse del concepto de cruzada para legitimar la organización de confederaciones políticas o *ligas* de príncipes italianos cuyo destino último no era en absoluto preservar la fe, ni siquiera los intereses de la Iglesia universal, sino, por el contrario, la

defensa e incluso la ampliación territorial de los propios Estados pontificios. Esta confusión interesada, en el fondo una absoluta perversión del ideal de cruzada, resultaba, por supuesto, muy útil para reforzar políticamente a los papas, que no tardaron en extenderla fuera de Italia. Como recuerda Manuel Rivero, fue el pontífice Pío II quien, como reacción ante la caída de Constantinopla en poder de los otomanos, llamó a Mantua a los príncipes cristianos con el objeto de celebrar allí un congreso del que había de salir una cruzada destinada a recuperar la perdida capital bizantina y frenar el imparable avance turco. Por supuesto, los soberanos no acudieron. Bien sabían ellos que tras el sentido llamamiento papal se escondía un interés espurio y que la cruzada no era sino un pretexto del pontífice para recobrar el poder político perdido. No obstante, llamamientos de este tipo continuaron en los años siguientes y, ya fueran interesados o no, lograron al menos mantener vivo el ideal de cruzada, restaurar la preeminencia espiritual de los papas y devolverles en buena medida la autoridad política perdida.

Fue por ello por lo que el nuevo llamamiento, efectuado en esta ocasión por el papa Pablo III, sí recibió la respuesta esperada. En realidad, llovía sobre mojado. Encajaba, como vimos, en los proyectos del entorno intelectual de Carlos V la revitalización de un ideal, el de cruzada, que podía resultar útil para restaurar la preeminencia imperial; los españoles y los portugueses, por su parte, se habían valido de él, los primeros en la guerra de Granada y los segundos en sus campañas norteafricanas. Y los otomanos, encarnados en la persona del terrible Barbarroja, parecían ahora más amenazantes que nunca. Los propios venecianos, siempre proclives a una neutralidad que les beneficiaba y privados de la protección de su desaparecido amigo Ibrahim pachá, empezaban a sufrir también los fieros embates de los turcos. De hecho, la isla veneciana de Corfú, en el Adriático, había sido atacada por Barbarroja en agosto de 1537 y, aunque había resistido con éxito el asalto, no parecía este sino el primero de muchos otros que sin duda se sucederían en los meses siguientes.

Por ello, la llamada del pontífice a la formación de una Liga Santa en el invierno de aquel mismo año fue escuchada por todos. La perspectiva de la guerra en el Mediterráneo estaba cambiando. La cruzada otomana alimentaba la cruzada cristiana; la cruzada cristiana haría lo mismo con la otomana, y el proceso continuaría alimentándose de sí mismo en las décadas siguientes hasta hacer del Mediterráneo el colosal escenario de un verdadero choque de civilizaciones.

La Liga Santa quedó al fin constituida con el fin explícito de impulsar una cruzada naval que recuperaría Constantinopla y colocaría a Carlos V como emperador de Oriente, aunque Venecia

perseguía en realidad un objetivo mucho más concreto: la derrota de Barbarroja y la restauración de la paz y el comercio con los otomanos. Pero los preparativos eran muy lentos y el corsario no se estaba quieto. En la primavera de 1538, asaltó y saqueó, una tras otra, todas las posesiones venecianas en el Egeo. Nauplia, Monemvasía, Skíathos, Skópelos, Skyros y Santorini, entre otras, quedaron reducidas a escombros y muchos de sus pobladores terminaron encadenados a los remos de las galeras turcas. De las veinticinco colonias venecianas, doce pagaron tributo y las trece restantes fueron saqueadas. Si Barbarroja no era detenido pronto, el Mediterráneo oriental se convertiría en un lago turco, y nada impediría que el occidental siguiera luego la misma suerte.

La flota de la Liga, a pesar del notable retraso de Andrea Doria, su comandante supremo, quedó al fin constituida frente a Corfú en fecha tan tardía y poco adecuada para dar comienzo a una campaña como los primeros días de septiembre. Además, los desacuerdos de fondo entre los aliados se hicieron patentes muy pronto. Los venecianos deseaban atacar a los turcos en el Egeo; al emperador no le preocupaba lo que sucediera más allá de Sicilia; genoveses y venecianos se odiaban, y el papa se mostraba incapaz de reconducir la situación. Cuando la flota partió al fin, no podía negarse que su aspecto era impresionante. La formaban ciento treinta y nueve galeras y setenta naves mancas, frente a las cuales Barbarroja no podía alinear sino unas noventa galeras pesadas y una cincuentena de galeotas de menor fuste. Pero la probada habilidad del anciano corsario berberisco y las disensiones entre los coaligados darían al traste con sus posibilidades de éxito. El argelino introdujo con astucia sus naves en la bahía de Préveza, en la costa occidental de Grecia, una estrecha ensenada fácil de defender y bien guarnecida por baterías costeras que le permitía anular por completo la superioridad numérica de su enemigo, y se sentó tranquilamente a esperar a Doria. La pelota se encontraba ahora en el tejado del genovés.

El cauto almirante de la Liga desplegó su poderosa armada frente a la ensenada y esperó también. Pero el tiempo jugaba en su contra, y él lo sabía. Después de tres interminables semanas, Barbarroja continuaba sin abandonar su inexpugnable refugio y, comenzado ya el otoño, una galerna madrugadora podía aniquilar la flota cristiana. El 28 de septiembre, el genovés, consciente de un riesgo que se incrementaba por momentos, decidió regresar a sus bases. Con las proas en dirección a mar abierto, las galeras cristianas se dispersaron para iniciar la navegación.

Era la oportunidad que esperaba el corsario, que salió de inmediato de su refugio e inició la persecución de los buques enemigos. Doria no aceptó el envite y siguió su camino, pero las

galeras venecianas, deseosas de venganza, dieron media vuelta y plantaron cara a los turcos, esperando que el almirante genovés acudiera en su ayuda. Pero no lo hizo. De un modo inexplicable, Doria se limitó a disparar unos pocos cañonazos desde lejos y al caer la tarde ordenó a sus buques que abandonaran la batalla. Los venecianos sufrieron una derrota menor, pues no perdieron sino una docena de barcos, apenas nada en comparación con los setenta que una tormenta posterior arrebató a los triunfantes otomanos, pero la cohesión de la Liga Santa quedó rota para siempre. Los venecianos no volverían a confiar en mucho tiempo en sus aliados y en 1540 firmaron un tratado con la Sublime Puerta por el cual aceptaban el *status quo* y se comprometían a pagar tributo al sultán.



BEHZAD, Ohannes Umed. *Batalla de Préveza, 1538* (1866). Museo Naval Turco, Estambul. El comportamiento de Andrea Doria en el combate, abandonando a sus aliados sin apenas disparar un cañonazo, revela cuán poco fiables eran los mercenarios que comandaban sus propias galeras, pues, temerosos de perderlas, difícilmente las arriesgaban en el momento de la verdad.

Carlos, por su parte, continuó la guerra naval contra el turco, aunque con escaso éxito, pues la presión a la que estaban sometidas sus finanzas por sus otros frentes de lucha limitaba en gran medida sus posibilidades de acción. Su primer gran objetivo, tras algunas escaramuzas y acciones menores, fue la plaza de Argel, desde la que los corsarios berberiscos lanzaban sus más letales ataques contra las costas españolas e italianas. La flota estaba lista en el verano de 1541, pero, con el fin de ahorrar costes, el emperador dilató el momento de partida hasta el mes de octubre, pues sabía que por entonces el mal tiempo habría apartado del mar a las galeras enemigas. Se trataba de

un riesgo enorme, pues las tempestades podían no sólo comprometer el éxito de la expedición, sino incluso hundir un buen número de sus barcos. Carlos, sin embargo, lo asumió, confiado en su buena estrella, o quizá víctima de un providencialismo irracional que pronto se revelaría suicida.

La flota era portentosa. La componían nada menos que sesenta y cinco galeras y varios cientos de naos auxiliares de diversos tamaños que transportaban un ejército invasor de diecisiete mil hombres, entre ellos numerosos aristócratas ganados por el espíritu de cruzada contra el infiel turco, algunos tan conocidos como Hernán Cortés, el conquistador de México, y el mismo emperador, que se obstinó de nuevo en dirigir él mismo la expedición. Aún con buen tiempo, la flota llegó frente a Argel el 20 de octubre y para el 23 se había completado el desembarco de las tropas. Todo parecía ir bien, pero entonces se desató una terrible tempestad que mojó la pólvora del ejército e hizo que numerosos buques dieran con sus cascos contra la costa y se hundieran. La situación era insostenible. Si la flota no se alejaba, podía perderse toda; si lo hacía, los soldados desembarcados quedarían abandonados a su suerte y serían presa fácil del enemigo. Una salida de los argelinos puso en fuga a las tropas y provocó la desbandada. Los que pudieron se embarcaron y las naves se alejaron por fin de la costa. El balance de la operación fue catastrófico. Se perdieron quince galeras, ciento cincuenta barcos de vela y un total de ocho mil hombres, entre ellos trescientos aristócratas españoles. Durante meses, la abundancia de esclavos en los mercados norteafricanos fue tal que llegaron a venderse a una cebolla por cabeza.

Carlos no volvió a emprender una acción naval de gran magnitud. Absorto por sus graves problemas en Europa, dejó de preocuparse por el mar. Sí lo hizo Francisco I, su enemigo, que firmó un nuevo tratado con la Sublime Puerta, e incluso cedió a Barbarroja el puerto de Tolón en el invierno de 1543 para que le sirviera de base en sus ataques sobre los territorios de Carlos. Pero el pirata fue incapaz de montar una operación de envergadura y Francisco, abrumado por las críticas, se desdijo de su compromiso; Barbarroja, contrariado, secuestró la flota francesa, cobró por su rescate ochocientos mil escudos y dejó aquel puerto en dirección a Estambul. Allí, Solimán puso en sus manos nada menos que ciento veinte galeras, pero el anciano corsario se limitó a usarlas como sabía, saqueando una y otra vez las costas de Italia y Sicilia, cargando sus naves con esclavos y botines y sembrando el pánico entre los indefensos pobladores del litoral. Se trataba sin duda de una guerra sin cuartel, y la estaban perdiendo los españoles. Cuando, en 1547, Solimán aceptó firmar una tregua con Carlos, lo hizo porque los asuntos de Persia atraían su atención. Pero la guerra

no concluyó; tan sólo retomó su forma anterior. Los corsarios berberiscos recogieron el testigo y siguieron hostigando las costas españolas e italianas. Pronto, la magnitud de la lucha alcanzaría una importancia que los soberanos españoles no podrían ya obviar por más tiempo.

[1] Por *naves mancas* se entendía en el siglo XVI las que carecían de remos. Se trata de una forma genérica de referirse a las naos, carabelas, galeones y otros barcos de aparejo redondo que solían portar una potente artillería, muy superior a la de las galeras, pero resultaban vulnerables a sus ataques cuando el viento se detenía, lo que impedía sus maniobras, algo muy frecuente en un mar interior como el Mediterráneo. Más adelante tendremos ocasión de analizar los distintos tipos de navíos de guerra mediterráneos del siglo XVI y su empleo táctico.

[2] RIVERO RODRÍGUEZ, Manuel. *La batalla de Lepanto. Cruzada, guerra santa e identidad confesional.* Madrid: Sílex, 2008. p. 55.

[3] KAMEN, Henry. *Imperio. La forja de España como potencia mundial.* Barcelona: Círculo de lectores, 2003. p. 67.

2

Imperios del mar Blanco

> Los motores de esa guerra eran las burocracias centralizadas de Madrid y Estambul, que podían subir los impuestos, reclutar hombres, enviar barcos, organizar suministros, fabricar cañones y moler pólvora con una eficiencia que habría resultado inimaginable en las guerras artesanales de la Edad Media. Los ejércitos aumentaron de tamaño, los cañones de potencia, la logística y la distribución de recursos –dentro de los límites que imponían la duración del viaje y las comunicaciones– se hicieron más sofisticadas. Era una guerra entre imperios de alcance global [...].
>
> *Imperios del mar* (2013)
> Roger Crowley

Pero ¿quiénes eran los protagonistas de aquella lucha de titanes que, durante más de un siglo, tendría como escenario el mar que entonces era el verdadero centro del mundo? ¿Cómo se habían conformado? ¿Cuál era su historia reciente? ¿Cómo se gobernaban? Y, en fin, ¿cuál de ellos estaba, al menos sobre el papel, mejor preparado para afrontar un conflicto tan intenso y prolongado? Veámoslo a continuación.

La España imperial

Sobre este caprichoso escenario se enfrentaron las dos grandes potencias de alcance global de la época, la Monarquía Hispánica y el Imperio otomano, ambos auxiliados por estados secundarios que, según el momento y la política seguida por sus gobernantes, jugaron un papel más o menos apreciable, pero que en ningún caso conviene pasar por alto: los corsarios berberiscos, Venecia, y, a mucho menor escala, la Francia de los Valois.

El Imperio español –que nunca poseyó oficialmente dicha condición, pues su estatuto jurídico fue en todo momento el de una unión de reinos que compartían la persona del soberano y un no muy denso, aunque creciente, aparato político-administrativo central– fue el resultado, en buena medida, del azar. Cualquier observador que se

acercase por vez primera a la historia española de la Edad Moderna habría enseguida de sentirse sorprendido: ¿cómo fue posible que una monarquía apenas reunificada después de ocho largos siglos de fragmentación política, poco poblada, asentada en el hogar incómodo de una península aislada en un extremo de Europa, sobre una tierra montañosa, seca y poco productiva, se convirtiera en el transcurso de unas pocas décadas en un poder imperial multicontinental, capaz de colonizar todo un mundo y desarrollar una aportación tan original y duradera al acervo de la civilización occidental?

Porque cuando, en una fría mañana de otoño de 1469, se oficiaba en la villa castellana de Valladolid el matrimonio entre Isabel, heredera de Castilla, y Fernando, que lo era de Aragón, nadie habría dicho que de aquella unión iba a nacer un gigante. Era cierto que sus descendientes podían verse llamados a reinar sobre una España de nuevo unida tras ocho centurias de guerra contra los musulmanes que habían invadido a comienzos del siglo VIII el reino visigodo español. Pero no lo era menos que, al menos sobre el papel, las dificultades que habían de vencer para lograrlo se presentaban casi insuperables.

Recelosa de un poder real de nuevo fuerte, tras la anemia que había exhibido bajo los últimos monarcas Trastámaras, parte de la poderosa aristocracia castellana se oponía a Isabel. Respecto a Fernando, su padre, el aragonés Juan II, se mantenía a duras penas en su trono, del que pretendía expulsarle, con el apoyo del rey de Francia, una coalición de la pequeña nobleza y buena parte de las clases urbanas. Los primeros años de la real pareja serían extremadamente arduos. En 1474, al morir Enrique IV de Castilla, la coronación de Isabel dio inicio de inmediato a una guerra civil. La facción más rebelde de los magnates proclamó reina a Juana la Beltraneja, a la que consideraban hija y heredera legítima del rey fallecido. Mientras, el flamante esposo de Juana, el portugués Alfonso V, movilizaba sus tropas, y los ejércitos franceses, con ánimo de pescar en río revuelto, penetraban en Castilla. Por fortuna, la inopinada pericia militar y diplomática de Fernando permitió a su esposa salir airosa de tan difícil situación.

Poco a poco, la situación comenzó a mejorar. En Castilla, muchos aristócratas empezaron a cambiar de bando. En 1478, Francia se retiraba de la lucha. Poco después lo hacía también Portugal, derrotado por los castellanos tres años antes en la batalla de Toro. El Tratado de Alcaçovas, en 1479, despejaba por mucho tiempo las rencillas entre ambos reinos, pues, a cambio de ceder a los castellanos el control de las Canarias, Portugal lograba vía libre en las costas africanas. En ese mismo año, Fernando sucedía a su padre. La unión de Aragón y Castilla, donde Isabel se hallaba ya firmemente asentada en el trono, quedaba consumada. Aunque nadie podía entonces

imaginarlo siquiera, se habían cavado los cimientos de la que habría de ser la potencia hegemónica de Occidente durante casi un siglo y medio.



Retrato de los Reyes Católicos. Óleo anónimo de finales del siglo XV. Convento de las Madres Agustinas, Madrigal de las Altas Torres (Ávila). Fue precisamente en este edificio donde vino al mundo el 22 de abril de 1451 la reina Isabel I.

Se trataba, empero, de unos cimientos poco sólidos. La unión sellada entre las Coronas hispánicas era, desde luego, muy desigual en favor de Castilla, tanto en lo demográfico y lo económico como en lo político. Poseía una población cinco veces mayor; se había repuesto ya por completo de la crisis del siglo XIV, y su Parlamento, las Cortes, condicionaba por medio de la concesión de *servicios* monetarios la gestión del monarca, pero no la paralizaba como sus homólogas aragonesas. Era, además, una unión endeble. Cada territorio de la nueva monarquía seguiría conservando su gobierno, su lengua, su moneda y sus leyes, e incluso las aduanas entre ellos permanecerían vigentes. La unión no era política, sino dinástica, y estaba llamada a durar cuanto decidieran los avatares de la herencia, que, como tantas veces había sucedido antes, podía volver a separar aquello que había unido. Sin embargo, los monarcas no deseaban que sucediera y tenían la voluntad de realizar una unión profunda y duradera entre sus reinos, por lo que orientaron a este fin una buena parte de su obra. Se esforzaron, pues, por fortalecer la monarquía, dotándola de sólidos instrumentos que incrementaran su eficacia; trataron de encontrar una empresa común que estrechara la solidaridad entre los españoles, reforzando con lazos espirituales los vínculos históricos y dinásticos ya existentes, y, por último, resolvieron asegurar su obra en ciernes frente a los posibles enemigos exteriores.

El fortalecimiento de la monarquía exigía su pacificación. Con tal fin, los soberanos impusieron a las ciudades y villas la organización de las llamadas *Hermandades*, fuerzas de orden público concebidas a un tiempo como núcleo de un ejército permanente que permitiera al Estado prescindir de las mesnadas aportadas por los nobles. Los reyes no pretendían con ello enfrentarse a la aristocracia, sino subordinarla a la Corona y quitarle su poder político. Para lograrlo, desviaron la belicosidad de los magnates hacia empresas beneficiosas para el país y los sustituyeron en los altos cargos por letrados extraídos de las filas de la baja nobleza. A cambio, la aristocracia recibió de los reyes la garantía de su posición social. La sentencia de Celada confirmaba en 1497 a los nobles de Aragón su señorío sobre sus vasallos. En las Cortes de Toro, celebradas en 1505, se aprobó que las propiedades de la nobleza castellana quedarían vinculadas al título sin posibilidad de enajenación.

Pero la monarquía requería no sólo de una aristocracia libre de ambiciones políticas; precisaba también de un aparato administrativo que impusiera la autoridad real en cada rincón del reino, y ello implicaba la capacidad de obtener y gestionar recursos de forma continua, y sólidas instituciones que velasen por el cumplimiento efectivo de las decisiones de la Corona. La primera necesidad era, pues, el dinero. Pero la Hacienda que habían heredado los reyes contaba con pocos recursos. En la Corona de Aragón, el soberano apenas disponía de más entradas que los servicios votados por las Cortes; en la de Castilla, amén de estos, sus ingresos provenían de la *alcabala* –un tributo sobre el comercio interior–, los aranceles aduaneros y la participación en los diezmos eclesiásticos. Era, entonces, necesario acrecer el monto de los impuestos tradicionales y crear otros nuevos, sobre todo en Castilla, donde el poder de las Cortes para impedirlo era menor.

Con tal fin, los monarcas aumentaron los privilegios de la Mesta, la gran corporación de ganaderos, que aseguraba ingresos fáciles y rápidos; recuperaron tierras enajenadas por la Corona; se apropiaron de las rentas que producían las vastas propiedades de las órdenes militares y, en fin, exprimieron cuantas fuentes de ingresos podían hallarse sin alterar privilegios sociales ni fueros territoriales. Las Hermandades hubieron de entregar cantidades cada vez mayores para sostener al Ejército real; el papa Sixto IV, dispuesto a apoyar la conquista de Granada, concedió a los reyes en 1479 la Bula de Cruzada, privilegio que les permitía vender indulgencias, esto es, certificados papales en virtud de los cuales quedaban perdonados los pecados; judíos y mudéjares soportaron tributos extraordinarios, y llegó a venderse como esclavos a los prisioneros de guerra. Incluso se empeñaron los ingresos de años posteriores mediante la emisión de

juros, títulos de deuda que devengaban intereses periódicos.

Los acrecidos ingresos permitieron un mayor desarrollo de la Administración. Las instituciones centrales de gobierno de la futura España de los Habsburgo empezaron a ver la luz. Un virrey gobernaba en nombre del monarca cada reino donde no se hallaba presente; en el Consejo Real, los letrados desplazaron a los magnates, sus tareas dejaron de ser consultivas para incluir la toma de decisiones y se dividió en cinco cámaras especializadas en política exterior, justicia, hacienda, orden público y asuntos aragoneses, que luego se convertirían en consejos independientes. Los tribunales de justicia se multiplicaron y su jerarquía se aclaró al convertirse el Consejo Real en Tribunal Supremo. Pero no era suficiente. Los reyes pensaban que el proceso debía culminar en la consecución de la unidad duradera entre los reinos españoles. Ya en su testamento de 1475, Fernando expresaba su voluntad de que fuera «[...] un príncipe rey y señor y gobernador de todos ellos». Y mucho después, hallándose Isabel a las puertas de la muerte, recomienda a su esposo que no escatime esfuerzos para preservar la unidad lograda. Pero, ¿cómo alcanzar ese objetivo?

El camino más sencillo y rápido era la guerra, poderosa amalgama capaz de sellar las fisuras internas de una sociedad y canalizar hacia afuera sus descontentos. Por suerte, el enemigo ideal se hallaba al alcance de la mano. El reino musulmán de Granada, único superviviente de la presencia islámica en España, ofrecía ventajas evidentes: la fe coránica de sus habitantes y su debilidad, fruto de las profundas divisiones existentes entre sus líderes. Faltaba tan sólo el pretexto, y este lo proporcionaron los propios granadinos en 1481 al atacar a Castilla. Diez años de guerra, que terminarían con la toma de la Alhambra el 2 de enero de 1492, dieron a los españoles la ocasión de combatir hombro con hombro. Lo hicieron los grandes señores, que olvidaron sus diferencias para luchar por sus soberanos y empezaron a verse como una sola nobleza, y lo hicieron las tropas venidas de todos los confines de la península, sometidas a la disciplina única de la Corona, afrontando una tarea común que fue vivida como propia en todos los reinos hispánicos. Pero no bastaba. Los españoles, acabada la guerra, seguían requiriendo una seña de identidad común emocional y duradera. Sólo la religión podía ofrecerla, pero para hacer de la fe un fermento de cohesión era necesario buscar enemigos de otra religión, pues únicamente frente a ellos serviría de aglutinante. Esos enemigos eran los hebreos y los musulmanes.



PRADILLA, Francisco. *La rendición de Granada* (1882). Museo del Senado, Madrid. La caída de la capital del reino nazarí, atribuida a la debilidad de su rey, se ha convertido en uno de los símbolos del nacimiento de España como gran potencia.

La expulsión de los judíos fue decretada en marzo de 1492; a los musulmanes granadinos les tocó el turno enseguida. En 1502, Cisneros impuso la conversión forzosa, y a la elección entre el bautismo o el exilio tardó poco en seguir la persecución del idioma, el vestido y las costumbres moriscas. La Inquisición, creada en 1478, facilitaba las cosas, pues, aun siendo una corte eclesiástica, dependía de la Corona, lo que permitía a los reyes dirigirla hacia sus propios fines, tanto más cuanto se trataba de un órgano único con jurisdicción sobre Castilla y sobre Aragón, una característica extremadamente útil para los fines políticos de los soberanos. La unidad de España sería, al principio, una unidad basada en la fe.

Junto a la consolidación de su autoridad y la unión política de sus estados, preocupó también a los reyes el fortalecimiento exterior de la recuperada Monarquía Hispánica. Esta dimensión fue asumida en exclusiva por Fernando, que aunó la tradición castellana de la Reconquista, y los recursos superiores de Castilla en hombres y dinero, con las aspiraciones aragonesas en el Mediterráneo. De la fusión de ambas nació una política coherente que alcanzó notables éxitos incluso frente a la mayor potencia continental de entonces, la Francia de Luis XI y Carlos VIII. No es una exageración decir, como cuentan que hizo un día Felipe II contemplando el retrato de su bisabuelo, que al Rey Católico debió España sus ciento cincuenta años de hegemonía en Europa.

Sobre los sólidos cimientos que le aseguraba contar con un ejército renovado y eficiente, del que más abajo nos ocuparemos, y

una diplomacia moderna, que, valiéndose como instrumento preferente del matrimonio dinástico, convirtió a media Europa en su aliada, pudo Fernando lanzarse a la tarea de robustecer la posición de la Monarquía Hispánica en tres grandes frentes: el Mediterráneo, teatro tradicional de la expansión aragonesa y pilar de su economía; el norte de África, sobre el que era necesario imponer un control que salvaguardara las costas españolas de la amenaza berberisca, y el Atlántico, cada vez más interesante para una Europa asfixiada por el bloqueo otomano de la ruta hacia las tierras de las especias.

En el Mediterráneo, el primer objetivo había de ser Italia, donde las pretensiones del rey francés Carlos VIII suponían una clara amenaza a los intereses económicos catalanes y valencianos. A ello se sumaba la cuestión del Rosellón y la Cerdaña, viejas posesiones catalanas arrebatadas por los franceses a Juan II que había que recuperar. Fernando jugó sus cartas con habilidad. En 1493, el Tratado de Barcelona devolvía el Rosellón y la Cerdaña a los aragoneses, a cambio de dejar a Carlos VIII manos libres en Nápoles. Pero se trataba de una añagaza. Cuando, al aproximarse las tropas galas, el papa Alejandro VI se encerró en el castillo de Sant’Angelo, Fernando intervino alegando que los franceses no tenían permiso para atacarle. Así daba comienzo un conflicto que terminó en 1504, derrotada Francia en Ceriñola y Garegliano y aislada por los hábiles manejos diplomáticos del aragonés, con la incorporación de Nápoles a la flamante Monarquía Hispánica y la imposición en Italia de una sólida hegemonía española.

Menos atención mereció el norte de África, a pesar de su cercanía y de la terrible amenaza que su posible control por los turcos otomanos podía suponer para las costas españolas. Los corsarios berberiscos existían desde mucho tiempo antes, y sus correrías amenazaban de antiguo los puertos y costas levantinas y andaluzas. Pero la brutal represión impuesta a los moriscos tras la guerra de Granada y su posterior emigración masiva a tierras norteafricanas provocaron un profundo recrudecimiento del problema en los primeros años del siglo XVI. Los moriscos llevaban con ellos el odio y el rencor; conocían mejor que nadie las costas españolas y embarcarse en las naves corsarias era para ellos a un tiempo, un modo de ganarse la vida y un instrumento de venganza sobre los causantes de su ruina. Sin embargo, a pesar del peligro y el daño constante que suponían los corsarios, no fue el rey, sino un noble, Juan Alonso Pérez de Guzmán, tercer duque de Medina Sidonia, el que dio el primer paso, al ocupar a sus expensas la ciudad de Melilla en 1497. Tomó luego el relevo el cardenal Cisneros, deseoso de terminar allí el trabajo empezado en Granada. Pero lejos de proseguirse este en los siguientes años, se quedó en la posesión de algunas plazas fuertes diseminadas por la

costa. En la posterior guerra contra el turco, los audaces y bien informados corsarios berberiscos habrían de ser un enemigo mucho más temible que las propias armadas otomanas.

Contra pronóstico, América, y no África, sería el objetivo prioritario de la monarquía católica. Mediado el siglo XV, los europeos estaban preparados para mirar hacia el Atlántico. La ciencia, la tecnología, la economía y las mentalidades habían madurado por fin lo suficiente para hacerlo posible. Cristóbal Colón, trabajando para los reyes, abrió el camino y, en el transcurso de sus cuatro viajes a las Indias, entre 1492 y 1504, exploró las Antillas y el Caribe, y tocó tierra firme en el centro y sur del continente americano. Aunque eso no se supo hasta más tarde, las tierras descubiertas no parecían tener dueño civilizado, por lo que Castilla, que había financiado la expedición, podía reclamar su derecho sobre ellas. Al papa, como señor eminente de la creación, correspondía confirmar ese derecho. Por ello, los embajadores de Fernando desplegaron una intensa actividad cerca del pontífice, el español Alejandro VI, que pronto rindió fruto.

Entre abril y septiembre de 1493, cinco bulas sucesivas, entre ellas la famosa *Inter Caetera*, otorgaban a Castilla las tierras descubiertas y por descubrir, a la vez que trazaban una línea de demarcación entre los territorios castellanos y portugueses de cien leguas, unos quinientos cincuenta kilómetros, al oeste de las islas Azores. Pero Portugal, por ver amenazados con ello sus proyectos de expansión por el Atlántico, rechazó el dictado papal y entró en negociaciones directas con los Reyes Católicos. En 1494, el Tratado de Tordesillas desplazaba la línea a trescientas setenta leguas al oeste de Cabo Verde. Gracias a ello pudo luego Portugal poner los pies en tierras americanas y construir sobre ellas un próspero imperio colonial. Pero con aquel pacto quedaba sellado el destino de España. Un país pequeño y poco poblado, en poder de una tecnología no especialmente adelantada para su época, arrostraría la ingente tarea de colonizar todo un continente.

La superioridad tecnológica, el temor de los indígenas ante los pálidos extranjeros que montaban animales misteriosos, y la habilidad de estos para utilizar en su favor las querellas intestinas de los indios se conjugaron para lograr el éxito. Partiendo de las islas, los españoles penetran en tierra firme. Bien entrado ya el siglo XVI, Hernán Cortés conquista el Imperio azteca. Fernando de Magallanes, doblando el cabo de Hornos, halla el paso hacia el Pacífico, y Juan Sebastián Elcano culmina la primera vuelta al mundo. Ponce de León, Hernando de Soto y Cabeza de Vaca recorren Norteamérica. Francisco Pizarro derrota a los incas y se apodera del Perú. Se exploran y colonizan las tierras de lo que siglos después serán Venezuela, Colombia, Argentina

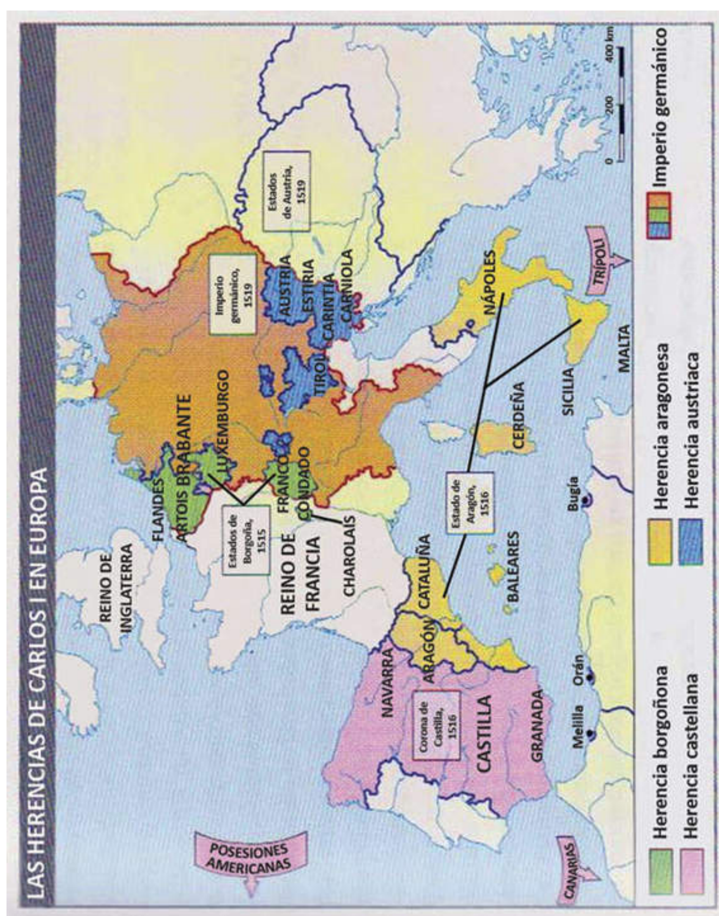
y Chile. En el Pacífico se descubren las islas Marquesas, las Salomón, las Carolinas, las Marianas…

Durante las primeras décadas del siglo XVI, las Indias sufren una enorme transformación. Se abren caminos, acequias y canales; se talan bosques y se roturan tierras; se construyen ciudades y puertos; se erigen iglesias y palacios, bibliotecas y universidades; la población indígena, en rápido descenso, empieza a sufrir las consecuencias de la explotación de los recursos del continente. El comercio no se convierte, como en Portugal, en monopolio real, pero su ejercicio se reserva a los castellanos bajo supervisión de un organismo oficial, la Casa de Contratación de Sevilla, fundada en 1503. La administración reproduce también las instituciones y los principios vigentes en Castilla, donde la autoridad del rey es mayor. Los cabildos, las audiencias, las capitanías y los virreinatos, trasplantados a las Indias, hacen pronto de ellas una pieza más de la unión de reinos que constituía la monarquía católica.

Pero los Reyes Católicos no pudieron legar su obra a un sucesor educado por ellos. Juan, su único hijo varón, murió en 1497; su nieto Miguel, que llegó a ser jurado heredero, falleció tres años después; cuando, ya en 1504, moría Isabel I, fue Juana, la tercera de sus hijas, la llamada a sentarse en el trono de Castilla. Sin embargo, su evidente estado de enajenación mental motivó la decisión de que gobernaran con ella Felipe de Habsburgo, su esposo, y su padre Fernando, pronto apartado por las intrigas de su yerno y el rechazo de la nobleza y las Cortes. Incapacitada Juana, Felipe I se convierte en rey mientras su suegro vuelve a Aragón. Entonces el peligro amenaza la unidad de las Coronas, pues Fernando, despechado, casa de nuevo con Germana de Foix, que puede darle un heredero distinto para el trono aragonés. Sin embargo, ni Germana tiene hijos vivos ni Castilla cierra mucho tiempo sus puertas a Fernando. Muerto Felipe, los castellanos lo proclaman regente en espera de la mayoría de edad del futuro monarca, Carlos de Gante, el primogénito de Juana. Sólo en 1516, fallecido Fernando tras acrecer el acervo territorial de Castilla con la incorporación de Navarra, y después de una breve regencia del cardenal Cisneros, Carlos I se convierte en rey de España.

La Monarquía Hispánica da con ello un nuevo salto que la convierte en el mayor poder político y militar de Occidente. Dueño, por su abuela Isabel, de Castilla y sus Indias en constante crecimiento; señor, por su abuelo Fernando, de Aragón y sus posesiones en Nápoles, Cerdeña y Sicilia; soberano, por su abuela María de Borgoña, del Franco Condado y los opulentos Países Bajos; monarca, en fin, por herencia de su abuelo Maximiliano, de las tierras de los Habsburgo en Austria y el Tirol, llenaban las arcas de Carlos rentas mayores que las de cualquier soberano, y sus ejércitos, forjados por el Rey Católico en

el crisol de Granada y de Italia, no admitían parangón. Era, sin duda, el primero entre los monarcas europeos. Y sería él quien habría de enfrentarse, a la cabeza de la cristiandad tras su elección como emperador en 1519, al creciente poder del Imperio otomano.



La herencia de Carlos V. Como puede verse, sus territorios no sólo eran inmensos, sino que parecían rodear a Francia por todas partes, lo que explica la agresividad de sus monarcas contra los Habsburgo durante los siglos XVI y XVII.

La marea turca parece imparable. Y Carlos carece de una armada permanente. La alianza con Génova, donde Andrea Doria ha cambiado de bando, se la proporciona a partir de 1528, y sólo entonces puede entregarse a la tarea que más le gusta. Pero es poco lo que logra: Coron y Patrás en el este; Túnez en el oeste. Ni Argel ni Barbarroja caen en manos cristianas, y las posesiones españolas en la costa norteafricana sucumben una tras otra. Es obvio que, si Carlos no reaccionaba, la guerra se perdería, y con ella el mismo Occidente podía correr peligro. Pero Carlos no puede dedicarse en exclusiva a los

turcos; son muchos los frentes abiertos en la diplomacia imperial. Uno de ellos, el que la difusión del luteranismo ha abierto en el propio Imperio, termina por absorber casi por completo su atención. Fracasada la vía del diálogo; imposibles las soluciones de fuerza, aun a pesar de triunfos como Mühlberg (1547), pagados con los caudalosos ríos de la plata castellana, Carlos se ve forzado en la Paz de Ausburgo a sancionar el derecho de cada soberano a escoger su religión y la de sus súbditos. El césar ha fracasado; ninguno de sus sueños se ha hecho realidad. Con poco más de cincuenta años, se ha convertido en un anciano prematuro. Retirado en Yuste, abdica su corona y sus trabajos. Fernando, su hermano, que reinaba ya en Austria y Hungría, le sucede en el Imperio; Felipe II, su hijo, en los demás estados. Corre el año de 1556, y será Felipe quien haya de enfrentarse al fin a la amenaza otomana.

Pero ¿cómo se gobernaba ese imperio sin el nombre que era la Monarquía Hispánica de Carlos I y, luego, de su hijo y sucesor Felipe II? Como vimos, el entramado institucional del gobierno de las Españas había nacido con los Reyes Católicos, que se habían limitado a introducir un poco de orden y racionalidad en las instituciones heredadas, respetando las propias de cada reino y reformándolas cuando era posible siempre con el objetivo de fortalecer el poder real. Sin embargo, ¿hasta dónde llegaba ese poder en el siglo XVI?

La respuesta no es sencilla, sobre todo por la distancia que existía entre la norma escrita y la realidad. Por ejemplo, la Nueva recopilación de las leyes castellanas, de 1569, ya bajo el gobierno de Felipe II, confería a las Cortes poderes en materia legislativa y financiera, pero en la práctica los ignoraba. Los reyes abolían por decreto leyes sancionadas por Cortes anteriores y dictaban otras nuevas sin convocarlas; introducían tributos sin su aprobación, e iban transfiriendo a los consejos, en especial al de Castilla, la potestad de legislar en su nombre. El absolutismo progresaba, pues, sin más frenos que la escasa eficacia de los burócratas y la pervivencia de numerosos fueros específicos, tanto personales como regionales. Pero esta afirmación vale sólo para Castilla, el pilar central de la Monarquía Hispánica. No ocurría lo mismo en la antigua Corona de Aragón, donde Cortes y aristócratas poseían aún un gran poder, ni en muchos otros territorios que oponían a la voluntad regia poderosos obstáculos constitucionales. Y, al contrario que los Reyes Católicos, no hubo en Carlos V, agobiado por el peso de la púrpura imperial, ni tampoco en su hijo Felipe II, deseo alguno de apretar los lazos entre sus dominios. La España imperial no era sino una unión de reinos que conservaban su lengua, moneda, costumbres y tradiciones, las leyes que los regían y las fronteras que los separaban. «Los reinos –se repetía una y otra vez– se han de regir y gobernar como si el rey que los tiene juntos lo

fuera solamente de cada uno de ellos».

Pero había un dato objetivo que los reyes no podían pasar por alto. España, y en especial Castilla, sostenían con sus tropas y sus rentas la mayor parte de los costes del Imperio. Por ello, los españoles fueron copando poco a poco los cargos de confianza cerca del rey. Sus embajadores, sus generales y sus virreyes eran en su mayoría españoles. El español desplazó pronto al francés, al flamenco o al alemán como lengua de la Administración. La Corte se hizo al fin estable, y Madrid, en el centro mismo de España, se convirtió en la capital. Y fue también el modelo heredado de los Reyes Católicos el que se impuso en el conjunto de la monarquía. Próximo al soberano, el Consejo de Estado, en el que se sentaban los aristócratas y prelados más conspicuos, aconsejaba al rey en política exterior y ante él respondían los embajadores. Junto a este consejo, meramente consultivo, funcionaban otros muchos que no lo eran, como el de la Inquisición, que, a pesar de su pretendida finalidad religiosa, otorgaba al rey su más fabulosa arma de control político; el de Hacienda, que se preocupaba por mediar el gasto con la renta, y, sobre todo, el de Castilla, antiguo Consejo Real, que iba afirmándose como órgano fundamental de la Administración, profesionalizando a sus miembros y dilatando sus competencias.

La estructura del Imperio se reflejaba en la existencia de otros consejos –Aragón, Navarra, Italia, Flandes, Portugal e Indias– cuya tarea consistía en administrar sus respectivos territorios, velando desde la corte por que su gobierno se ajustara a sus leyes y costumbres, pero sin ejercerlo directamente, pues a tal fin nombraba el monarca un funcionario de muy alto rango, llamado virrey en unos casos y gobernador en otros. Aragón, Cataluña, Valencia, Navarra, Nápoles, Sicilia y Portugal, en Europa, tuvieron sus virreyes; la Nueva España y el Perú, en América, contaron con los suyos; los Países Bajos, Milán y el Franco Condado fueron siempre encargo de un gobernador.

El gobierno de la Monarquía Hispánica en el siglo XVI se basaba, en suma, en el equilibrio entre el férreo y creciente control que se ejercía sobre Castilla, beneficiaria de los mayores privilegios y víctima de los mayores sacrificios, y la presión mínima que recibían los otros reinos, persuadidos para que se sintieran respetados en sus diferencias y libremente asociados en la empresa común. El principio era simple y, casi siempre, fue también eficaz. Pero el precio a pagar era muy alto. Por un lado, los castellanos cargaban con el peso de un imperio del que sólo sus nobles y prelados obtenían beneficio. Por otro, el mecanismo tardó poco en revelarse como farragoso y lento en demasía. La mayoría de los consejos dependían de las decisiones regias, y ni el más trabajador de los monarcas habría tenido tiempo material de adoptarlas. Es cierto que se ensayaron algunas soluciones.

Se trató, por ejemplo, de incrementar la autonomía de los secretarios del monarca, y se crearon dentro de los consejos juntas más pequeñas para dar respuestas rápidas a los asuntos más urgentes. Pero nada parecía funcionar.

Había, por otra parte, una cuestión aún más acuciante: la crónica escasez de los ingresos del Estado. Como vimos, los reyes españoles obtenían sus rentas de diversas fuentes: la alcabala, un gravamen sobre el comercio convertido ahora en tanto alzado que pagaban las ciudades; los subsidios de las Cortes; las rentas de las órdenes militares; la participación en los cuantiosos ingresos de la Iglesia, que cedía al monarca un tercio de sus diezmos, una parte de las rentas del clero, un gravamen sobre los bienes parroquiales y el producto de la venta de bulas e indulgencias. Tenían también su importancia los ingresos procedentes de las Indias, en especial el quinto real del oro y la plata allí obtenidos y los tributos específicos que gravaban el comercio ultramarino, como la avería y el almojarifazgo. Pero tan numerosos impuestos eran incapaces de cubrir los colosales gastos de la monarquía, y la forma de compensar la diferencia no era otra que pedir dinero a quien lo tenía. Entre ellos se encontraban los banqueros, con los que los monarcas concertaban *asientos*, o contratos de préstamos que hipotecaban sus ingresos futuros, y, como hoy en día, el conjunto de la población, a la que se ofrecían, a cambio de un interés, los famosos juros. Pero ni aun así se obtenían recursos suficientes para espantar el fantasma de la bancarrota, que acudía de tanto en tanto a alterar el sueño de los reyes hispanos. La monarquía católica, dueña de medio mundo durante más de un siglo, se mostraría al fin en su auténtica naturaleza: un gigante con pies de barro.

Los señores del horizonte

La forja del Imperio de los otomanos había sido más lenta, aunque quizá no fuera su éxito menos inesperado que el de los españoles. No eran aquellos al principio sino una etnia, uno de los numerosos y pequeños grupos tribales turcos que se diseminaban por las vastas planicies asiáticas durante la Edad Media. Nómadas criados entre la estepa, el caballo y la tienda, mitad pastores mitad bandidos, que basaban en el clan su organización social y política, fue su estratégica ubicación, cerca de las milenarias rutas comerciales que cruzaban el continente, el factor clave que facilitó su rápida islamización y su incorporación a la corriente principal de la historia.

Nació así la primera entidad política otomana, un pequeño emirato ubicado en Anatolia occidental, muy cerca del territorio bizantino. Pero esta proximidad, que amenazaba su existencia y

limitaba su expansión, facilitó también su progreso. Su fundador histórico, Osmán, que dio su nombre a la dinastía otomana, pudo beneficiarse de la amplia experiencia del antiguo Imperio romano de Oriente para dar forma política y administrativa a su Estado en ciernes. A comienzos del siglo XIV, estaba ya preparado para la expansión.

El decadente Imperio bizantino se convirtió muy pronto en la primera víctima de los otomanos, cuyos tempranos éxitos actuaron como revulsivo que atrajo a muchos otros turcos a su obediencia, reforzando así su poder militar. Andrónico II, que reinaba en Constantinopla, trató de frenar a Osmán buscando el apoyo de los persas, que enviaron tropas contra ellos sin otro resultado que añadir nuevas victorias al creciente acervo militar otomano. La conquista de Bursa, su primera capital, en 1326 ponía la fecha de nacimiento a un Imperio cuyas dimensiones futuras nadie podía entonces prever.

Sin embargo, la fulgurante expansión otomana no haría sino continuar en las centurias posteriores. Ciudades de tanta importancia como Nicea y Nicomedia cayeron pronto en sus manos y a mediados del siglo XIV su territorio se extendía ya por toda la costa meridional del mar de Mármara y el lado asiático de los Dardanelos. En las décadas siguientes, las luchas por el trono minarían aún más la solidez del Imperio bizantino, lo que facilitó nuevas anexiones territoriales otomanas. Muy pronto no sería ya la marchita Bizancio, sino la pujante Serbia el principal obstáculo en la imparable marcha de los ejércitos otomanos.

Los serbios habían vivido un momento de esplendor en la primera mitad del siglo XIV cuando, al igual que los otomanos, se habían aprovechado de la debilidad bizantina para extender su control a zonas de Albania, Tracia y Macedonia. En 1346, su rey Stefan Dušan había llegado incluso a proclamarse «emperador de los serbios y los griegos». A la muerte de Dušan, en 1355, la pujanza serbia había cedido un poco, pero el aura de sus triunfos era aún lo bastante grande para servir de acicate a cuantos pretendían resistirse al avance turco en los Balcanes. Así, cuando el ejército otomano capturó la importante plaza de Filipópolis, en 1363, su apoyo impulsó la organización de un ejército cruzado integrado por tropas serbias, bosnias, valacas y húngaras bajo el mando del rey Luis I de Hungría, que se enfrentó a los turcos en una batalla cerca de Edirne, la antigua Adrianópolis romana. La derrota de los cruzados permitió a los otomanos poner los pies en Europa y hacer de la ciudad un visible y provocativo estandarte de sus intenciones, pues al convertirla el sultán Murad I en su nueva capital, no hacía sino proclamar ante la Europa cristiana su firme voluntad de someterla.

No faltaría el sultán a su palabra, pues se iniciaba en aquel

instante la etapa de más rápida expansión del Imperio. La segunda mitad del siglo XIV presenció un fulgurante avance de los otomanos sobre la Europa oriental. La amenaza que suponían sus ejércitos comenzó entonces a sentirse en toda su dimensión, y los estados más próximos a la frontera del Imperio hubieron de posicionarse. Unos, quizá sabiéndose más débiles, optaron por la negociación. La ciudad soberana de Ragusa, por ejemplo, aseguró la continuidad del comercio del que dependía su existencia por medio de un tratado con los otomanos. Otros quisieron dar a la lucha un tinte religioso. En 1366, el papa llegó incluso a convocar a los príncipes cristianos a una cruzada sin otro objetivo que el de expulsar a los otomanos de los Balcanes. Sin embargo, sólo un soberano europeo acudió a la llamada del pontífice, el duque Amadeo VI de Saboya, a la sazón primo del emperador bizantino Juan V, que se hallaba prisionero de los búlgaros. Pero ninguna fuerza militar parecía capaz de detener el imparable impulso turco. En 1371, tras la batalla de Samakov, Bulgaria perdía su independencia.



Osmán I, fundador del Imperio otomano, miniatura. Palacio de Topkapi, Estambul. Reverenciado como un gran guerrero del islam, cuando cada nuevo

sultán ascendía al trono, el pueblo decía: «Que sea tan grande como Osmán».

Tampoco los serbios, debilitados y divididos tras la muerte de Stefan Dušan, podían hacer mucho. El intento liderado por Vukašin Mrnjavčević, uno de los príncipes que se repartían el antiguo imperio de Dušan, de hacer frente al insaciable sultán Murad I terminó en 1371 con una sonora derrota en Maritza, que convirtió en vasallos turcos a todos los déspotas serbios. Uno de ellos, Lazar Hrebeljanović, molesto por el uso que los otomanos venían haciendo de las tropas vasallas en sus ataques sobre otros estados balcánicos, logró aún levantar de nuevo contra Murad un poderoso ejército integrado por contingentes serbios, bosnios, búlgaros, albaneses y húngaros, pero la flamante hueste fue derrotada sin paliativos en la histórica batalla de Kosovo, en junio de 1389, en la que perdió la vida el propio Lazar, aunque también lo hizo el sultán.



Luis I el Grande de Hungría, Croacia y Polonia (1326-1382) en un grabado contemporáneo. Gran gobernante y guerrero, murió de lepra, una enfermedad poco frecuente entre los poderosos, y a su muerte sus reinos se dividieron.

Su hijo Bayaceto I, llamado *el Rayo*, pareció al principio menos preocupado por continuar la lucha contra los infieles que por asegurar su dominio sobre los belicosos principados turcos que aún escapaban a la autoridad otomana en Anatolia. Sin embargo, una vez logrado su objetivo en el este, la renacida inestabilidad de los Balcanes forzó a Bayaceto a intervenir. Afirmó el vasallaje de los serbios, que continuaron prestando importantes contingentes de soldados al Imperio; consolidó el dominio sobre Bulgaria; penetró en Tesalia y el Peloponeso; conquistó Atenas, y puso sitio por primera vez a Constantinopla. Para frenar su rápido avance, que parecía a punto de culminar con la conquista de la simbólica capital del Imperio bizantino, el papa predicó una nueva cruzada a la que acudieron por vez primera tropas procedentes de Europa occidental, entre ellas caballeros ingleses, franceses y alemanes, aunque el liderazgo del ejército cruzado correspondía al rey Segismundo de Hungría, que luego sería promovido al trono del Sacro Imperio. Sin embargo, también en esta ocasión se decantó la victoria del lado turco. En la batalla de Nicópolis, en 1396, el ejército cruzado quedó desbaratado. La suerte de Constantinopla estaba echada. El emperador Manuel II suplicó entonces una vez más la ayuda de los príncipes cristianos para evitar un desenlace que parecía inminente, pero en esta ocasión, y contra todo pronóstico, la ayuda no vendría de Occidente, sino de Oriente.

En 1400 hicieron su aparición en las fronteras orientales del Imperio otomano los mongoles de Tamerlán, que habían sometido ya a su control un vasto territorio que se extendía por el norte de la India, Azerbaiyán, la Transoxiana, Irán, el sur de Rusia, e incluso Siria y Mesopotamia. Cuando ambos Imperios se enfrentaron en las proximidades de Ankara, en 1402, la batalla concluyó con una decisiva derrota de los otomanos. Según la tradición, el propio Bayaceto fue capturado y exhibido en una jaula ante los invitados de Tamerlán, mientras su esposa era obligada a servir la cena completamente desnuda. Descabezado tras el suicidio del sultán, que acaeció unos meses más tarde, el Imperio otomano se sumió en el caos. Aunque, muerto también Tamerlán, los mongoles se retiraron enseguida hacia el este y los hijos de Bayaceto se entregaron a una feroz guerra civil que sólo quedó resuelta en 1411 con el ascenso al trono de Mehmed I.



FROISSART, Jean. Miniatura de la batalla de Nicópolis, en las Crónicas de Flandes, Brujas (s. XV). Biblioteca Nacional de Francia [FR2646, fol. 220]. La victoria turca parecía predecir la inminente caída de Constantinopla; sin embargo, la presencia amenazante del ejército del mongol Tamerlán obligó a los otomanos a mirar al este y olvidarse durante un tiempo de la codiciada capital bizantina.

Pero no fue hasta el reinado de su sucesor, Murad II, entre 1421 y 1451, cuando el Imperio otomano recuperó su vitalidad y pudo lanzarse de nuevo sobre Europa. En 1422, las tropas del nuevo sultán sitiaban otra vez Constantinopla, aunque el asedio fue abandonado enseguida. En 1423, un tratado impuesto a los impotentes bizantinos hacía del milenario Imperio romano de Oriente una mera entelequia cuya autoridad apenas se extendía más allá de las sólidas murallas de la propia Constantinopla. Murad tenía así las manos libres para lanzarse de nuevo contra los Balcanes. Tesalónica fue conquistada en 1430; Albania quedó sometida entre 1435 y 1436. Pero una vez más, los Estados de la zona tratarían de oponer al avance turco la fuerza de su unidad.

En esta ocasión, la coalición estuvo liderada por Juan Hunyadi, vaivoda de Transilvania, cuyas victorias iniciales sobre los turcos lo convirtieron en un verdadero héroe nacional de los húngaros y extendieron su fama hasta Occidente, al punto de servir de revulsivo para que el papa Eugenio IV predicara una nueva cruzada. Una vez

más, la respuesta occidental fue bastante decepcionante. En realidad, sólo el polaco Ladislao III, que había sido elegido rey de Hungría en 1439, respondió al llamamiento, aunque un buen número de caballeros franceses y alemanes acudieron a título personal. Durante un tiempo, el éxito pareció sonreír a los cruzados y Murad II incluso aceptó firmar con los húngaros una tregua de diez años.

Pero el premio recibido parecía escaso en comparación con los brillantes éxitos militares de los cruzados, por lo que muy pronto se impuso entre ellos el criterio de los más ambiciosos, liderados por el fanático legado papal, el cardenal Cesarini. En una dieta reunida en Buda se decidió que un renovado ejército cruzado seguiría la línea del Danubio mientras una flota veneciana impedía que los turcos cruzaran los estrechos y los griegos lanzaban ataques de diversión en la zona del Peloponeso. Pero el grandioso plan pronto se vio frustrado por las defecciones. El propio emperador bizantino Juan VIII rechazó apoyarlo; los albaneses tampoco lo hicieron, y los mismos serbios, dirigidos por Đurađ Branković, suegro del sultán Murad II, consideraron más fructífero tratar de recuperar los territorios perdidos mediante la negociación que mediante la guerra. Por otra parte, los otomanos, ocupados en el este, tuvieron tiempo de resolver allí sus problemas y enviar tropas hacia los Balcanes, y, aunque los griegos hicieron su parte, la flota veneciana, frenada por fuertes vientos, no pudo alcanzar el Bósforo, por lo que las tropas de Murad alcanzaron sin problemas tierra europea. La batalla de Varna, en noviembre de 1444, concluyó así en un desastre para los cruzados que costó la vida al propio Ladislao III. Juan Hunyadi lo intentaría de nuevo al año siguiente, pero sin éxito. Los turcos volvían a ser imparables: en 1446, Murad se hacía de nuevo con el Peloponeso.



ZONARO, Fausto. *Mehmed II entrandoen Constantinopla*. Óleo sobre lienzo (1903). Palacio de Dolmabahçe, Estambul. El ejército de Mehmed II marcha hacia Constantinopla llevando con él uno de los grandes cañones que destruirían los muros de la ciudad.

El papa Nicolás V trató, empero, de detener su avance predicando una nueva cruzada, la cual cosechó, una vez más, escaso apoyo. Sólo el albanés Jorge Castriota, llamado por los turcos *Skanderberg*, literalmente ‘rey Alejandro’, antiguo servidor de los turcos que había cambiado de bando en la batalla de Niš, en 1443, respondió al llamamiento papal. De inmediato, Murad II invadió Albania, lo que provocó la respuesta húngara. En 1448, Juan Hunyadi cruzaba el Danubio con veinticuatro mil hombres dispuesto a ayudar a los albaneses. El resultado fue la segunda batalla de Kosovo, librada en el mismo lugar que la de 1389, que se selló con una nueva victoria de los otomanos. Sin embargo, Skanderberg no se rindió. A la muerte de Murad II, en 1451, Albania no había sido aún sometida al dominio turco.

Su sucesor, Mehmed II, llamado el Conquistador, hizo honor a su nombre. Valiéndose con notable habilidad tanto de la favorable coyuntura internacional que se le ofrecía como de las enseñanzas militares del sitio de 1422, sometió a nuevo asedio la ciudad de Constantinopla y en esta ocasión logró su capitulación. En efecto, el moribundo Imperio bizantino se hallaba ahora solo. Valaquia estaba regida por un vasallo turco, al igual que Serbia, cuyo déspota, Georg Branković, incluso envió tropas para apoyar las operaciones sobre la

capital bizantina; los gobernantes de Morea, Georgia y Trebisonda se mantuvieron bajo control firme; Ragusa no quería arriesgarse a perder su privilegiada posición comercial, e incluso el belicoso Juan Hunyadi se había visto obligado a adoptar una actitud defensiva tras sus derrotas en Varna y Kosovo. Además, el sitio de 1422 había enseñado a los turcos la importancia de la artillería moderna, de modo que cuando, tras haber sido rechazada su oferta por los bizantinos, se presentó en su campamento un ingeniero húngaro llamado Urban para ofrecerles un cañón capaz de «destruir las murallas de Babilonia», el sultán lo contrató por un precio cuatro veces superior al que pedía.

La aplastante superioridad artillera de los otomanos, el desmoronamiento progresivo de las murallas y la creciente escasez de los defensores obró lo que tan sólo unos años antes habría parecido un milagro. Constantinopla caía en manos turcas el 29 de mayo de 1453. Pero el sultán conquistador no se conformó con la valiosa presa que había cobrado. Enseguida proseguía la expansión turca en la Europa oriental. En 1456, Mehmed II volvía a cruzar el Danubio y asediaba Belgrado, la primera fortaleza húngara en el camino hacia Buda, pero fracasó ante sus murallas, defendidas, una vez más, por Juan Hunyadi. Tuvo más éxito el sultán en Albania, que se rindió a la muerte de Skanderberg, en 1468, y en el mar Negro, de cuyas orillas fueron por fin expulsados los comerciantes genoveses. Sólo dos obstáculos serios se interpusieron en el dominio total de los otomanos sobre los Balcanes: la Valaquia dirigida por el temible Vlad Drakul –el personaje histórico en el que se inspiró Bram Stoker para crear al conde Drácula–, llamado *Vlad Tepe*, literalmente ‘Vlad, el Empalador’, que se opuso con éxito a las tropas turcas entre 1456 y 1476, y la Moldavia de Stefan el Grande, que lo hizo después de 1475 con ayuda húngara. No obstante, los turcos exploraban por entonces sus posibilidades de éxito en otros frentes. En 1480 fracasaba un primer asedio de la isla de Rodas, sede de los agresivos caballeros hospitalarios, que costó al ejército otomano nueve mil muertos y quince mil heridos. Pero mientras sus soldados se estrellaban contra los inexpugnables muros de la fortaleza mediterránea, el sultán lanzaba una audaz y asombrosa expedición contra Italia que se sellaba con la captura de la ciudad de Otranto, seguida de un raid por el interior en cuyo transcurso resultaron saqueadas las ciudades de Bríndisi, Tarento y Lecce.

La muerte de Mehmed II, en 1481, hizo pensar que los turcos iban a conformarse con lo conquistado hasta el momento, pues su sucesor, Bayaceto II, que había ascendido al trono tras derrotar a su hermano Jem, no se sentía seguro para emprender campañas de gran magnitud mientras este estuviera vivo y a salvo en Francia. Sus acciones, pues, se limitaron a las escaramuzas fronterizas y a las razias sobre tierras húngaras y austriacas, aunque la tregua firmada en 1484 entre el

sultán y el rey húngaro Matías Corvino permitió a los otomanos someter por fin Moldavia.

Poco más ocurrió de alguna relevancia en Europa oriental hasta el ascenso al trono de Solimán el Magnífico, en 1520, pues el sucesor de Bayaceto II, Selim I, padre de Solimán, concedió mucha mayor atención a la lucha contra los propios Estados musulmanes vecinos del Imperio. El sultanato mameluco fue atacado y destruido, con lo que pasaron a control otomano las tierras de Egipto y Palestina, así como las ciudades santas de Medina y La Meca. Selim se proclamó entonces califa del islam y emprendió una guerra santa contra el Imperio safávida, cuyo soberano, el sah Ismail, reclamaba para sí el título. Victorioso en esta campaña, murió mientras preparaba otra contra la isla de Rodas. Lo que ocurrió a partir de esa fecha ya lo conocemos.

Pero ¿a qué se debieron tan fulgurantes éxitos de las tropas otomanas? ¿Qué suerte de instituciones políticas y administrativas velaban por el buen funcionamiento de tan enorme potencia militar? La respuesta es compleja, por cuanto la organización del Imperio otomano no se parecía en nada a la característica de los Estados europeos contemporáneos. A la cabeza de este, al igual que los reyes occidentales, se hallaba, eso sí, un soberano único, el sultán, dueño también de otros títulos como el de califa, desde el reinado de Selim I, y emperador, adquirido en 1453, tras la caída de Constantinopla en manos de los turcos. Pero el alcance y la naturaleza misma de su poder nada tienen que ver con el de los reyes cristianos. En la Europa heredera del Imperio romano y dominada por la visión política del cristianismo, la religión y el Estado, aunque firmemente aliados en la preservación del orden social y político vigente, constituyen ámbitos separados; en el Imperio otomano el poder es único y lo ejerce, sin límite alguno, el sultán, supremo jefe político, militar y religioso del Estado. Es cierto que existen otras autoridades y poderes fácticos con cuya presencia debe contar el soberano. Los ulemas y muftíes, doctores de la ley islámica, pueden estorbarle el ejercicio del gobierno con sus *fatwas* o decretos religiosos, pero por lo común no debe resultarle difícil persuadirles de que no lo hagan. Las tropas de élite del Imperio, los jenízaros, podrían constituir asimismo un obstáculo de cierta importancia, en especial en los comienzos de cada reinado, pero las victorias militares, y los consiguientes repartos de botín, suelen bastar para comprar sus voluntades. Y una vez asentado en el poder, los deseos del sultán son ley; nadie puede oponerse a ellos sin pagarlo con su propia vida, ya que entre los otomanos no existen fueros personales o territoriales que frenen o limiten la voluntad real. La naturaleza del gobierno no es la propia de un Estado absolutista occidental, sino la de un despotismo ilimitado ante el que las personas y los bienes carecen de cualquier prerrogativa.

Junto al sultán, el gobierno del Imperio lo ejercía, al menos en teoría, el diván o *diwan*, una suerte de Consejo de Estado constituido por un pequeño número de personajes que ocupaban los más altos cargos. El más importante de ellos era el gran visir, pero formaban también parte de él otros visires, normalmente cuatro, así como el *kapudan* pachá o gran almirante de la flota, el *agá* o jefe de los jenízaros, el responsable de las finanzas, el guardasellos y los jueces supremos. El diván se reunía hasta cuatro veces por semana, con presencia o no del sultán, que a veces seguía sin ser visto sus sesiones, y en su seno se adoptaban las decisiones más importantes. Pero la capacidad del diván para ejercer el poder era en la práctica inferior a la que la ley le reconocía. Existía otra institución otomana que no sólo desempeñaba un papel clave en la sucesión del sultán, como vimos, sino en el propio gobierno del Imperio. Esta institución no era otra que el harén.

En efecto, el harén no era, sobre el papel, sino la parte del palacio imperial en donde residían las esposas y concubinas del sultán, atendidas y vigiladas por eunucos. Pero en la práctica, la proximidad y la intimidad con el sultán de que disfrutaban esas mujeres, y la inteligencia de que hacían gala muchas de ellas, las hacía depositarias de una influencia enorme en el proceso de toma de decisiones, ya de forma directa, ya mediante la creación de alianzas políticas con algunos de los visires y altos cargos del Imperio, cuyas opciones concretas podían en muchas ocasiones ponerse en práctica sólo como resultado de dichas alianzas. El caso de Roxelana, al que nos referíamos más arriba, es sin duda el más revelador. El gran amor que Solimán sentía por ella le dio tal influencia que no sólo logró que el sultán ordenara la muerte de Pargali Ibrahim pachá, sino el traslado del harén del viejo palacio al nuevo, el control de las consortes de su esposo y de su acceso a ellas y, por supuesto, el asesinato del hijo favorito de Solimán y su sustitución como heredero por su propio hijo Selim.

El gobierno territorial del Imperio adoptaba formas muy diversas. Durante largo tiempo, los otomanos prefirieron ejercer el control indirecto de los territorios conquistados, que dejaban en manos de los dirigentes locales a cambio del pago de tributos y la aportación de contingentes militares auxiliares. Esta situación podía prolongarse indefinidamente si no se producían rebeliones u otras consideraciones no aconsejaran su modificación, como fue el caso de Montenegro o de Crimea, pero lo habitual era que con el tiempo todos los territorios conquistados fueran pasando a depender del control directo de la Sublime Puerta. Entonces se enviaba a un comisario especial al que se encargaba la confección de un censo de personas y bienes, y se procedía a fijar así los tributos. Un lote de tierra de extensión variable,

revocable y no hereditario, el llamado *timar*, se entregaba a cada miembro de la élite local, que a cambio debía proporcionar al ejército del sultán, cuando así le fuera requerido, un contingente de soldados de caballería, los llamados *sipahis timariot*, y tropas de infantería campesina, ambos en proporción a la extensión y riqueza del lote atribuido. Los espahíes de un distrito estaban bajo el mando de un *bey*, cuyo símbolo era un estandarte con una cola de caballo de claro origen mongol, el *sanjak*, que debía a su vez obediencia a un *beylerbey* o gobernador provincial, reconocible por su estandarte con dos colas de caballo. El poder de estos funcionarios no era, sin embargo, absoluto, pues las distintas comunidades se hallaban bajo la responsabilidad de un *khadi*, magistrado civil y religioso que las protegía frente a los posibles abusos de los espahíes. Sin embargo, el sistema era mucho menos homogéneo de lo que puede parecer. En el seno del Imperio convivieron siempre territorios con muy distinto grado de autonomía. En algunos no se produjo siquiera redistribución de tierras y su integración fue por ello muy superficial. En Egipto, los mamelucos nunca llegaron a ser suplantados en el poder; en Sarajevo, el último de los *beylerbeyiks* de Occidente, los nobles conservaron siempre a título hereditario sus propiedades, y en lo que respecta a los territorios de Argel, Túnez y Trípoli, en el lejano norte de África, terminaron por ser considerados aliados de la Sublime Puerta antes que súbditos directos del sultán.

En cualquier caso, todos los funcionarios y altos cargos del Imperio eran escogidos por medio de un sistema que puede hoy sorprendernos tanto como lo hacía en la época a los observadores extranjeros, el denominado *gulam*. Su base era la conocida como *devshirme* o recolección. Cada cuatro o cinco años, unos oficiales jenízaros visitaban las aldeas cristianas de las provincias de los Balcanes. Allí seleccionaban a los chicos más despiertos, por lo común uno de cada cuarenta familias, teniendo buen cuidado de excluir a las que tenían sólo un hijo y a las más influyentes de cada comunidad, en especial las de los sacerdotes ortodoxos. Estos muchachos, de entre siete y catorce años, eran llevados a la capital, donde adquirían el estatuto jurídico de *esclavos de la Puerta*, propiedad directa del sultán; se les circuncidaba, y se les convertía oficialmente al islam. Daba así comienzo un período de formación que se dilataba varios años, y en el que se producía una nueva selección. Mientras los chicos que no destacaban recibían el entrenamiento que les convertiría más tarde en jenízaros, los bien pagados soldados de infantería del ejército regular, aquellos que poseían dotes excepcionales eran enviados directamente al palacio imperial de Topkapi, donde se les proporcionaba una formación especial. Cuando alcanzaban la edad adulta, el sultán elegía entre ellos a los altos funcionarios y los jefes militares, mientras los

demás se convertían en espahíes, soldados a caballo de la guardia imperial. Pero los ascensos y la riqueza, por importantes que fueran, no alteraban su estatuto jurídico, que seguía siendo la esclavitud. Todos ellos sabían muy bien que pertenecían al sultán, que podía no sólo destituirlos a placer, sino confiscar todos sus bienes y hacerlos matar cuando quisiera. No constituían, pues, ni una casta ni una clase hereditaria, ya que no les estaba permitido legar a sus hijos los inmensos patrimonios que acumulaban, que volvían al sultán cuando morían.

Se trataba, sin duda, de un sistema sorprendente, pues suponía que el Imperio era gobernado en exclusiva por hombres de extracción humilde que, además, pertenecían a una raza y profesaban una religión distinta de las dominantes en el propio Imperio. Era una verdadera meritocracia, quizá la única real que haya existido en la historia de la humanidad, como bien señalaba en sus cartas Ogier Ghiselin de Busbecq, el que fuera embajador del Sacro Imperio romano ante la Sublime Puerta entre 1554 y 1562:

> Así es que la nación, las dignidades, los honores, los cargos, etc. son los premios de la virtud y el mérito; y por otro lado, la deshonestidad, la indolencia y la ociosidad son para ellos las cosas más despreciables de todo el mundo. Y por ese motivo florecen, ejercen influencia y extienden los límites de su Imperio cada día más. Pero nosotros, cristianos, para nuestra propia vergüenza, vivimos de un modo muy distinto; la virtud es poco estimada entre nosotros, pero la nobleza de nacimiento ciertamente se lleva consigo todo el honor y el ascenso.[4]

En cuanto a las fuerzas armadas del Imperio, aunque hablaremos de ellas con mayor detalle en el momento de explicar las características de la guarnición de sus galeras, es necesario resaltar que no había en realidad un único Ejército otomano, sino dos, y de naturaleza muy distinta. El primero no era permanente, su origen era territorial y lo constituían las tropas que estaban obligadas a proporcionar los *timariot*, tanto espahíes, soldados de caballería, como tropas de infantería. El segundo constituía una fuerza permanente y profesional, el ejército *kapi-kulu* (‘esclavo de la Puerta’), que pertenecía al sultán y estaba integrado por los jenízaros, una infantería de élite dotada de arcos y armas de fuego individuales, y los espahíes de la Puerta, soldados de caballería, así como cuerpos de artillería y de ingenieros.



VALENTINIS, Sebastiano de. *El ejército otomano en campaña en Hungría*. Grabado de 1557. La maquinaria de guerra turca funcionaba con una precisión entonces inalcanzable para los ejércitos occidentales.

Completaban el ejército otomano otras unidades de menor importancia como los *azap*, un cuerpo de infantería reclutado entre los campesinos y pagado por ellos cuya función originaria no era otra que la de servir a bordo de las galeras, aunque terminó por actuar también como tropa de vigilancia acantonada en las fronteras del Imperio. Hay que mencionar, asimismo, a los *bashi-bazuk*, que eran tropas mercenarias irregulares, las cuales, a pesar de su papel secundario, nunca dejaron de existir en el Ejército imperial, y a los *akinci*, tropas de caballería ligera que vieron la luz como resultado de la evolución y la incorporación al Ejército otomano de los antiguos *ghazis*, los soldados religiosos del islam, que sobrevivieron en las fronteras del Imperio con los territorios cristianos conservando su estilo de vida tradicional, basado en las razias.

Verdaderas tropas de élite, como los jenízaros y los espahíes de la Puerta, mesnadas semifeudales, como los espahíes *timariot*, fanáticos como los *akinci*, y auténtica carne de cañón, como los *azap* constituían en conjunto una poderosa maquinaria militar que aseguró a los otomanos continuos éxitos durante siglos.

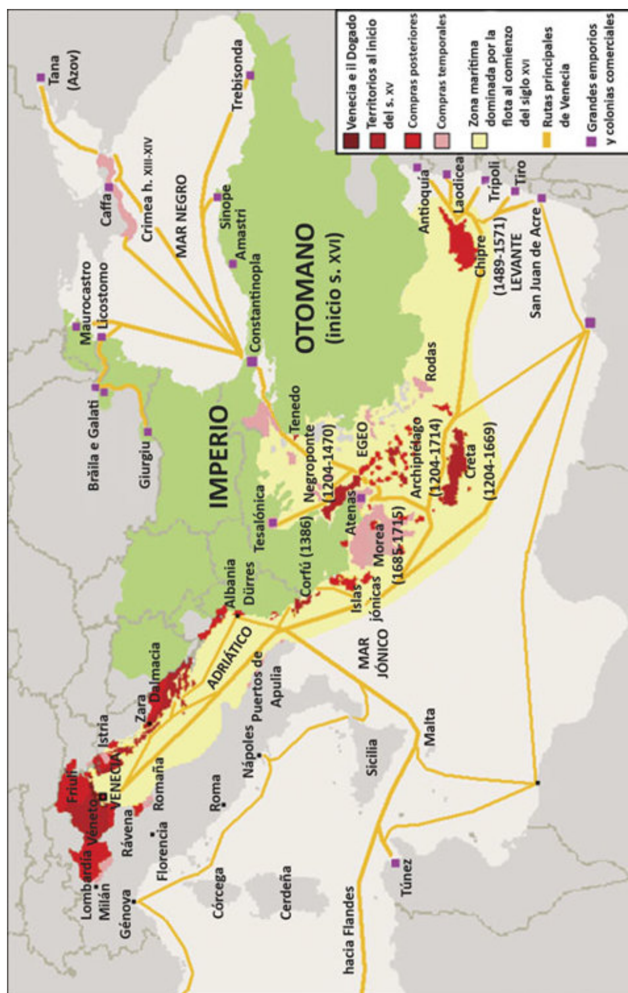
La Serenísima República

Junto a la España imperial y los turcos otomanos, también desempeñó un papel muy importante, aunque en una escala distinta, la República de Venecia, la cual, a pesar de su notable decadencia, aún disfrutaba de una importante presencia comercial en el Mediterráneo oriental en

la segunda mitad del siglo XVI.

Venecia existía como tal desde el siglo V. Dice la tradición que la fecha exacta de su fundación fue el
año 421, cincuenta años antes de la caída del Imperio romano de Occidente, cuando, tras la conquista de Aquileia por los ostrogodos y otros pueblos de origen germano, sus habitantes se refugiaron en las insalubres marismas cuajadas de pequeños islotes de la desembocadura del Po, donde fundaron una pequeña villa de palafitos. Contra todo pronóstico, en el transcurso de las centurias siguientes la ciudad sobrevivió y se desarrolló, gracias, sobre todo, a que la laguna pantanosa y casi inaccesible por tierra sobre la que se asentaba le ofrecía una excelente protección contra los invasores.

En el siglo VI, una vez reconquistada la península itálica por Flavio Belisario, general del ambicioso emperador bizantino Justiniano, Venecia se convirtió en una dependencia administrativa directa del exarcado de Rávena, sede de la autoridad imperial. Sin embargo, la autonomía de la pequeña ciudad pronto llegó a hacerse muy importante. Su primer dogo, el que sería magistrado principal de la República hasta su disolución por Napoleón en el siglo XVIII, fue nombrado en el año 727, en el marco de la revuelta contra la iconoclasia imperial. La flamante magistratura sobrevivió no sólo a la represión de la revuelta, que fue muy rápida, sino incluso a la invasión de los lombardos, que pronto se enseñorearon de Italia, pero no de Venecia, que siguió bajo dependencia bizantina. No sería, empero, hasta mucho después, ya en el siglo IX, cuando, a pesar de encontrarse aún sometida a la soberanía nominal de la lejana Constantinopla, la ciudad comenzase a actuar *de facto* como una entidad política independiente, sin que los cada vez más débiles emperadores bizantinos pudieran hacer otra cosa que guardar las formas concediendo a los dogos los máximos títulos de nobleza del Imperio.



Máxima expansión del imperio comercial veneciano en el siglo XVI.

A finales del siglo X, durante el gobierno del dogo Pietro II Orseolo, forzada por las estrecheces territoriales de su entorno, dio comienzo la expansión marítima de la República, que tuvo como primer destino el litoral de Dalmacia. Cincuenta años más tarde, el propio papa reconocía mediante una bula la soberanía veneciana sobre la costa oriental del Adriático. Se trataba tan sólo del principio. La población no dejaba de incrementarse y la ciudad crecía y se embellecía. Como un símbolo visible de su esplendor, a finales del siglo XI se iniciaba la construcción de la basílica de San Marcos, pagada con los beneficios del comercio marítimo.

Para entonces, Venecia, a despecho del Imperio bizantino, poco o nada interesado ya en el mar, se había convertido en la mayor potencia marítima y comercial del Mediterráneo oriental y jugaba un papel determinante en las relaciones económicas de la cristiandad con

el propio Imperio, el mundo islámico e incluso el Extremo Oriente. Llegado el siglo XII, los venecianos poseían ya un vasto imperio colonial, que incluía la práctica totalidad del litoral de Dalmacia, con enclaves cono Zara y Ragusa; numerosas regiones del Imperio bizantino, entre ellas el barrio de Pera, en la propia Constantinopla, ciudades tan relevantes como Tesalónica y Corinto e islas como Chipre y Creta, e incluso bases en tierras musulmanas, en especial la de Alejandría. A finales de la centuria, sin embargo, la talasocracia veneciana empezaba a dar muestras de decadencia. Algunas ciudades, como la propia Zara, se habían liberado de la tutela de la Serenísima, y, sobre todo, comenzaba a peligrar su posición en Constantinopla, que concedía privilegios crecientes a genoveses y pisanos, los mayores rivales de Venecia, y se mostraba en exceso tolerante con los periódicos estallidos de violencia popular contra los venecianos. En 1171 el emperador Manuel I Comneno había ido incluso más allá al decretar la confiscación de las propiedades de los mercaderes venecianos y la prohibición de sus actividades. A finales del siglo XII, parecía estar en cuestión la propia supervivencia del imperio comercial de la Serenísima.

Fue entonces cuando comenzó a organizarse en Europa la cuarta cruzada. Sus promotores, primero el conde Teobaldo de Champaña, Bonifacio de Monferrato después, se dirigieron a los venecianos con el fin de lograr de ellos los barcos necesarios para el transporte del ejército cruzado a Egipto, que era el destino original de la expedición. Sin embargo, el dogo Enrico Dandolo vio la ocasión de recuperar al menos una parte de la posición perdida en Oriente y persuadió a los jefes de la cruzada de variar su objetivo. Se llegó entonces a un acuerdo en virtud del cual Venecia aportaría cincuenta barcos, pero a cambio recibiría parte de las conquistas de los cruzados, incluyendo la ciudad de Zara, que había de ser su primer destino.

En 1202, tomada Zara, se presentó una oportunidad de oro para los venecianos, pues mientras los cruzados invernaban allí llegó una oferta del príncipe bizantino Alejo, hijo del emperador Isaac Ángel, que había sido expulsado del trono por el usurpador Alejo III. Su contenido era tentador: si los cruzados se desviaban hacia Constantinopla y le devolvían su trono, él pagaría su deuda con Venecia y les ayudaría a conquistar Egipto. Dandolo aceptó, pues era obvio que mejor oportunidad no tendría de recuperar la hegemonía de la Serenísima en el comercio bizantino, y también lo hicieron los jefes del ejército cruzado, a los que no costó demasiado esfuerzo olvidar sus supuestos ideales cristianos. En abril de 1203, el príncipe llegaba a Zara y el 24 de junio los cruzados se encontraban ya frente a Constantinopla, que cayó enseguida. El 1 de agosto, Alejo IV era coronado en Santa Sofía.

Pero el nuevo emperador, por fortuna para los venecianos, no llegaría a consolidarse en el trono. Una conspiración palatina alentada por los griegos lo depuso y colocó en su lugar a un nuevo monarca, Alejo V. Los cruzados vieron entonces la oportunidad de hacerse con el poder y repartirse los restos de aquel imperio crepuscular. El 12 de abril de 1024 tomaron al asalto la capital bizantina; proclamaron a Balduino, conde de Flandes, emperador de Romania, y se repartieron en calidad de feudos los territorios de Bizancio. Venecia obtuvo de la jugada cuantiosos beneficios. El nuevo patriarca sería veneciano; venecianos serían también seis de los doce barones que en adelante elegirían al emperador y los comerciantes beneficiados desde entonces de exenciones fiscales y privilegios, y venecianos, en fin, serían enclaves comerciales tan relevantes como el Peloponeso, las Cícladas, gran parte de las costas del mar Jónico y de la zona de los Estrechos, además de la isla de Creta. De la crisis más profunda, la Serenísima República había pasado a ser señora indiscutible del Mediterráneo oriental. Y seguiría siéndolo durante casi dos centurias más. Cuando el fugaz Imperio latino de Constantinopla se derrumbó como un frágil castillo de naipes en 1261, los dominios venecianos se mantuvieron firmes.

La siguiente amenaza contra la floreciente talasocracia veneciana sobrevino a finales del siglo XIV. Por entonces, como hemos visto, la imparable expansión del Imperio turco-mongol de Tamerlán, que hizo saltar en pedazos el Imperio otomano, detuvo por un tiempo el comercio con Oriente y, cuando por fin se retiraron sus ejércitos, trastornó de forma definitiva el mapa de las relaciones económicas con él. El mar Negro perdió por completo el papel clave que había venido desempeñando como intermediario en las rutas de Asia y la compra de especias en China y la India requirió de nuevo de la intervención de los musulmanes. Génova sufrió un duro golpe y empezó a dirigir sus miras hacia el Mediterráneo occidental y, después, hacia el océano Atlántico. Venecia, cuya difícil posición geográfica en el extremo norte del mar Adriático se lo dificultaba en gran medida, respondió especializándose en el tráfico de mercancías muy valiosas y de escaso peso, como la pimienta, el jengibre y la canela.

Sería, algo más tarde, la rápida expansión territorial de los otomanos el factor que más perjudicó a los venecianos, aunque su actitud hacia ellos trató de ser siempre la negociación antes que la guerra. En realidad, la paz beneficiaba a ambas partes. A la Serenísima, porque le aseguraba los beneficios de su comercio en el Mediterráneo oriental; a la Sublime Puerta, porque sus pachás y visires eran dueños de vastas propiedades agrarias en la Europa conquistada que obtenían un gran beneficio suministrando a los

venecianos las grandes cantidades de grano que requería su densa población y la ciudad, dueña de un pequeño territorio cultivable, no podía producir por sí misma. A pesar de ello, el expansionismo turco y la necesidad veneciana de proteger sus bases comerciales en Grecia y las islas del Mediterráneo oriental llevó a ambas potencias a enfrentarse una y otra vez. Hasta en cuatro ocasiones estalló la guerra entre venecianos y turcos, y en las cuatro hubieron de pagar los primeros su derrota con notables cesiones territoriales. Por ello, siempre que pudo evitar el conflicto, lo hizo Venecia, comprando con cuantiosos tributos la paz y el derecho a comerciar por un mar que era cada vez menos suyo.

Pero ¿cómo se gobernaban los venecianos? ¿Cómo eran su ejército y su flota? La Serenísima República de Venecia era, sin duda, una de las oligarquías más cerradas que ha conocido la historia. La gobernaban los grandes mercaderes. Los doscientos cuarenta integrantes del Gran Consejo de la ciudad eran elegidos sistemáticamente en el seno de un selecto círculo de doscientas familias adineradas que controlaban la economía de la República. Y era ese Consejo el que determinaba la composición del Senado y del *Collegio* o poder ejecutivo, y también el que escogía a los seis consejeros del dogo y a este mismo, el cual, a pesar del increíble boato que rodeaba sus actos y su propia persona, tenía escasa capacidad de acción. Por si esto fuera poco, en 1315 se añadió al gobierno de la ciudad un nuevo órgano, el Consejo de los Diez, un tribunal extraordinario cuyas reuniones eran secretas y que poseía incluso la competencia de deponer al mismo dogo.

Se trataba, además, de una oligarquía de una firmeza extraordinaria. A diferencia de las otras ciudades del norte de Italia, que se vieron envueltas en los últimos siglos del Medievo en la pugna entre güelfos, partidarios del papa, y gibelinos, valedores del emperador, y padecieron frecuentes revueltas internas, Venecia nunca sufrió amenazas serias a la estabilidad de su gobierno. La ausencia de nobleza terrateniente y el escaso número de obreros industriales eliminaban los principales ingredientes sociales que encendieron la mecha de las revueltas en otras ciudades italianas. No obstante, sí hubo de enfrentar la República conflictos con sus vecinos. La difícil situación del comercio con Oriente impulsó a sus dirigentes a ampliar los dominios territoriales venecianos en el norte de Italia, lo que provocó de inmediato el enfrentamiento con la señoría de Milán, que contó con el apoyo de Florencia. Sólo la Paz de Lodi de 1454 restableció la concordia, quedando el río Adda como frontera estable entre los respectivos territorios de Milán y Venecia.

En cuanto a las fuerzas armadas venecianas, y como era de esperar en una potencia cuyos intereses se centraban casi en exclusiva

en el mar, era la armada la que se llevaba la parte más jugosa del presupuesto militar. El ejército de tierra era muy reducido y destacaban entre sus filas los denominados *estradiotes*, jinetes reclutados en su mayoría en los territorios griegos de la Serenísima, una fuerza poco numerosa que se completaba en tiempo de guerra con la contratación de tropas mercenarias. La flota de guerra, a diferencia de la mercante, no era tampoco muy poderosa en tiempo de paz, pues los venecianos mantenían sus galeras desarmadas en el célebre *Arsenal Nuovo*, inaugurado en 1320, y gracias al elevado nivel de estandarización que había alcanzado la industria naval y a la fabricación modular de las naves, eran capaces de montarlas con gran rapidez cuando las necesitaban, lo que limitaba el desgaste que tanto reducía su duración y les ahorraba las fuertes sumas que habría costado mantenerlas en el mar. En cualquier caso, la república de Venecia figuró en todo momento durante los últimos siglos del Medievo entre las mayores potencias navales del Mediterráneo, una posición que sólo perdió cuando los otomanos irrumpieron en él a partir del siglo XV, y que forzó a los españoles a responder con la creación de una escuadra permanente de galeras.

Los amos de Berbería

El cuarto actor en aquel drama de proporciones colosales que se representaba en el escenario mediterráneo desde los comienzos del siglo XVI no era en realidad un Estado soberano, sino más bien un extenso racimo de pequeñas entidades políticas variables y dispersas, pero constituía sin duda una potencia con entidad propia que no actuó en todo momento de acuerdo con las directrices políticas y militares emanadas de Estambul, ni sirvió en exclusiva a los intereses geoestratégicos de la Sublime Puerta. Esa potencia fueron los corsarios berberiscos.

Por supuesto, la actividad pirática en el Mediterráneo es tan antigua como la navegación, y llegó a convertirse en ocasiones en un mal endémico que obligó a las grandes potencias navales como la Roma de Pompeyo, en el siglo I a. C., a adoptar medidas de gran alcance para atajarlo. También la piratería musulmana en concreto contaba con una larga tradición a comienzos del siglo XVI. Ya en las primeras décadas del siglo IX llegó incluso a existir en Creta un estado corsario que sobrevivió hasta la reconquista bizantina de la isla durante la centuria siguiente. En cuanto a los piratas berberiscos, las primeras noticias de su existencia se remontan al siglo XIV. Se trataba de individuos de etnia bereber que habitaban plazas fuertes situadas en la costa norteafricana, desde donde partían individualmente o en

pequeños grupos con sus bajeles, por lo general embarcaciones de vela y remo muy ligeras, como galeotas y fustas, con las que asaltaban las naves mercantes cristianas e incluso las costas meridionales de Europa, sometiéndolas a pillaje y abandonándolas después para regresar con gran celeridad a sus bases cargando sus botines. Más que las riquezas, su objetivo principal solían ser las personas, hombres, mujeres y niños que capturaban con objeto de venderlos después como esclavos en los mercados del Mediterráneo.

Pero no fue sino después de la reconquista de Granada por los Reyes Católicos, en 1492, cuando sus repetidos y efectivos ataques sobre las localidades costeras y los buques mercantes españoles comenzaron a constituir un problema serio. En efecto, la propia conquista produjo la huida inmediata hacia las costas norteafricanas de miles de musulmanes, antiguos súbditos del reino nazarí de Granada, luego engrosados por muchos otros que, obligados por la política de represión de las costumbres y conversión forzosa impuesta por el cardenal Cisneros a partir de 1501, optaron por dejar sus tierras antes de renunciar a su fe y a su forma de vida. La piratería berberisca recibió con ello un notable impulso. Los recién llegados no sólo contaban con un excelente conocimiento de las costas y las costumbres de los pueblos andaluces, sino con la connivencia de muchos de sus compañeros que se habían quedado en España, y les animaba un profundo deseo de venganza sobre aquellos que habían causado su ruina. Así, muchos de ellos se convirtieron en guías, intérpretes o incluso capitanes de naves corsarias, y con su concurso la piratería berberisca incrementó tanto su actividad como su eficacia.

La creciente amenaza que suponían los corsarios quizá podría haberse conjurado, sin embargo, de haber proseguido la inteligente política norteafricana impulsada por Fernando el Católico. Se había iniciado esta en 1497 con la toma de Melilla, base de piratas que sus pobladores habían abandonado, pronto seguida por la captura de la isla de los Gelves, hoy llamada de Djerba, frente a las costas de Túnez, que fue entregada por sus habitantes, ansiosos de lograr la protección de los reyes españoles frente a los continuos ataques de los moros del interior, aunque la plaza había de perderse por abandono en 1500.

Se produjo entonces un parón en la conquista castellana del norte de África, debido, sobre todo, a la petición de ayuda de los venecianos, enfrentados en guerra a los turcos. En 1500, el rey Fernando envió en su auxilio una gran flota de setenta naves en las que se embarcaba un cuerpo expedicionario de diez mil hombres comandados por Gonzalo Fernández de Córdoba. Con su apoyo, los venecianos reconquistaron la isla de Cefalonia, tras lo cual regresaron los españoles a sus bases. Parecía entonces que podría retomarse la conquista de las tierras norteafricanas, pero no fue así, pues los abusos

que sufrían los moriscos granadinos les movieron a la rebelión en ese mismo año, lo que exigió destinar todas las tropas y barcos disponibles a la restauración del orden en el sudeste peninsular. Como decíamos más arriba, la represión posterior agravó el problema, pues fueron muchos los moriscos que cruzaron el estrecho dispuestos a sumarse a los piratas berberiscos.

A pesar de ello, nada se habría hecho de no ser porque el cardenal Cisneros puso a disposición de la empresa norteafricana las rentas de su diócesis toledana y se ofreció él mismo a dirigirla. En agosto de 1505, una poderosa flota partía de Málaga con el objetivo de conquistar la plaza de Mazalquivir, origen de buena parte de las razias que sufría la costa andaluza, que cayó con rapidez en manos españolas, como lo hizo poco después el peñón de Vélez de la Gomera.

Tras un nuevo parón militar, y sin que los pequeños éxitos españoles hubieran hecho mella alguna en la capacidad ofensiva de los piratas berberiscos, la campaña norteafricana prosiguió, con mucha mayor ambición esta vez, en 1509. Entonces, el cardenal Cisneros volvió a ponerse al frente de una expedición que salía de Cartagena en mayo con el objetivo de tomar Orán, enclave ya de alguna importancia y muy próximo a Mazalquivir. La conquista de la plaza resultó muy sencilla y no costó apenas bajas. Los éxitos parecían sucederse. En enero de 1510 caía la ciudad de Bujía; poco tiempo después, los reyezuelos de Argel y Túnez, temerosos de una invasión española que veían inminente, se avenían a rubricar sendos tratados en los que se reconocían tributarios del monarca español, y, por último, ya en el mes de julio, era la ciudad de Trípoli la que se rendía ante un ejército bajo el mando de Pedro Navarro. Si los turcos estaban avanzando en el Mediterráneo oriental, parecía que los españoles les pagaban con la misma moneda en el occidental.



La ciudad de Argel en un grabado de 1541. Biblioteca Nacional, Madrid. La plaza norteafricana fue durante buena parte del siglo XVI como una dolorosa espina clavada en el flanco sur del Imperio español.

Sin embargo, de forma un tanto inexplicable, dado el carácter absolutamente estratégico que tenía para España el control de la zona, la conquista de la costa norteafricana se detuvo en seco en 1510. Es cierto que poco después de la toma de Trípoli se sucedieron algunos reveses, como los que se produjeron en los Gelves, que costó a Navarro cinco mil bajas, o en la isla de los Kerkenes, ya en 1511. Pero si la voluntad de proseguir con lo iniciado hubiera existido, sin duda habrían vuelto las victorias. Por el contrario, la empresa se abandonó del todo. Europa y América parecían tener más interés para Fernando el Católico que las plazas norteafricanas.

Habría de pagarse muy cara tal cortedad de miras. Las dos décadas siguientes convertirían a los hasta entonces molestos piratas berberiscos en verdaderos estados feudatarios del Imperio otomano, capaces, gracias a un poder naval que se había dejado crecer sin tasa, no sólo de hacer de las costas andaluzas objeto frecuente de su pillaje, sino de amenazar la propia integridad territorial de España y sus posesiones en Italia. Protagonista de este cambio radical en la potencia berberisca fue, sin duda, la figura de Aruj Barbarroja, pirata de gran éxito que se enriqueció en breve tiempo con sus capturas y llegó a convertirse en jefe de una pequeña escuadra de doce galeras con las que amenazaba el comercio marítimo de todo el Mediterráneo occidental. Cuando, en 1516, necesitado de una base de operaciones

estable, se hizo con el control de Argel, primero, y luego de Túnez y Tremecén, a los que convirtió en vasallos suyos, ya no era un individuo el enemigo de España en el norte de África, sino todo un estado organizado y dotado de un gran poder naval. El desastre se había consumado y aún fue mayor en 1517, cuando Barbarroja renunció a su independencia y entregó sus tierras a la Sublime Puerta para gobernarlas desde entonces en nombre del sultán. Quien ahora se hallaba al otro lado del mar era el propio Imperio otomano.

[4] BICHENO, Hugh. *La batalla de Lepanto,1571*. Barcelona: RBA, 2005. p. 101.

3

Donde las encinas hablaban[5]

Las continuidades de diseño en la construcción de galeras desde tiempos remotos no eran solamente el resultado de trabajar con materiales orgánicos dentro de los límites impuestos por las fuerzas naturales. Parece que siempre existió un elemento referencial, un remanente basado en diseños anteriores, incluso cuando los nuevos materiales no lo hacían necesario [...].

La batalla de Lepanto (2005)
Hugh Bicheno

Aguas serenas

Conocidos los principales actores de la obra, la colosal tragedia que en el fondo fueron la batalla de Lepanto y las campañas que la precedieron, es necesario también describir el escenario sobre el que aquellos representaron sus papeles. Este escenario no fue otro que el mar Mediterráneo, ese inmenso lago de agua salada sólo abierto al océano por el estrecho de Gibraltar y el mar Rojo en torno al cual se han desarrollado buena parte de las civilizaciones más relevantes de la historia de la humanidad. La atención que aquí le prestamos no es fruto del capricho. Algunos de sus rasgos geofísicos resultan muy decisivos a la hora de determinar la forma concreta que adoptó el enfrentamiento global entre los dos imperios de magnitud global del siglo XVI: el español y el turco. Tenerlos presentes nos hará comprender mejor lo que pasó y por qué no pasaron otras cosas a lo largo de las pocas décadas en que dicho enfrentamiento se prolongó.

El primero de ellos se refiere a las corrientes marinas. Los ríos que desembocan en el Mediterráneo son, por lo general, tan poco caudalosos que su aporte hídrico no resulta suficiente para compensar las grandes pérdidas de agua que provoca la fuerte evaporación propia de unos veranos largos y cálidos. Por ello, en virtud del principio de los vasos comunicantes, tanto el mar Negro, a través de los estrechos del Bósforo y de los Dardanelos, como el océano Atlántico, a través del estrecho de Gibraltar, inyectan en el Mediterráneo ingentes cantidades de agua que mantienen estable su nivel. Pero el resultado de esta

inyección continua no es otro que un sistema global de corrientes marinas que se mueve en sentido contrario a las agujas del reloj.

Este fenómeno no posee relevancia alguna en la era de la navegación a motor, pero en el siglo XVI las naves requerían para su desplazamiento del remo o de la vela, por lo que resultaba muy penoso moverse a contracorriente, tanto más si, como también sucedía, los vientos dominantes en la temporada de campañas militares, es decir, en primavera y verano, tendían a reforzar la dirección de las corrientes. ¿Qué consecuencias tenía esto sobre la guerra en el mar?



Las corrientes marinas dominantes en primavera y verano en el Mediterráneo. Como puede apreciarse, el sentido predominante de las corrientes dificultaba la guerra naval entre las cuencas oriental y occidental del mar.

La primera de ellas era que resultaba muy difícil navegar hacia el oeste siguiendo las costas norteafricanas. Hacerlo habría exigido contar con una nutrida y bien guardada cadena de bases de aprovisionamiento a lo largo de todo el recorrido, pues las singladuras serían muy cortas con las corrientes y los vientos en contra.[6] Si los otomanos querían embarcarse en una campaña sistemática de ataques navales sobre sus enemigos occidentales, lo lógico es que no lo hicieran de manera directa, sino valiéndose de persona interpuesta: la alianza de la Sublime Puerta con sus hermanos en la fe norteafricanos, los corsarios berberiscos, era, pues, algo lógico, ya que, desde el punto de vista del más puro análisis coste-beneficio, suponía la solución menos gravosa y más eficiente.

En cuanto al otro bando, tampoco se beneficiaba de unas

condiciones demasiado favorables. Si las flotas españolas, o de los aliados de España, querían lanzar un ataque contra los turcos en su propia casa siguiendo para ello la ruta natural marcada por las corrientes marinas, se encontrarían con muy escasos puntos de apoyo fortificados a lo largo de miles de kilómetros de una costa muy pobre en alimentos y agua cuyos habitantes, además, les eran hostiles. La ruta más aconsejable, pues, era la norte, que recorría el litoral francés, costeaba el mar Tirreno y cruzaba el estrecho de Mesina para alcanzar así las aguas del mar Jónico y las costas de Grecia. Pero incluso esta ruta tenía sus peligros, pues en algunas zonas las corrientes y los vientos podían ser muy traicioneros. Por ello, y dado que los españoles, a diferencia de los otomanos, no podían contar con aliados que hicieran la guerra en su nombre en el este, la respuesta tuvo que ser tecnológica: el diseño de una galera, la llamada *ponentina*, más grande y capaz de cargar con más armas y recursos que sus oponentes levantinas.

Como consecuencia de todos estos factores, se convertía en una tarea muy difícil para cualquiera de los dos bandos llevar a cabo una invasión en toda regla a través del mar, e incluso embarcarse en una guerra que adoptara la forma de una sucesión de grandes batallas navales. Las galeras de la época eran, como veremos en el siguiente capítulo, embarcaciones muy aptas para las operaciones anfibias, pues gracias a su pequeño calado y la agilidad que le proporcionaban sus remos, podían desembarcar tropas de forma directa sobre las mismas playas, sin necesidad de recurrir a las torpes, lentas e inermes barcazas de desembarco. Pero cosa bien distinta era proyectar un gran poder naval a miles de kilómetros de distancia y mantenerlo operativo allí durante el período más o menos prolongado que exigía la conquista de cualquier territorio. Como tendrían ocasión de comprobar los turcos en 1565 con su fallida invasión de Malta, una operación tan lejana de sus bases de aprovisionamiento y tan próxima a las del enemigo estaba casi condenada al fracaso, por torpe y lenta que fuera la respuesta de aquel. Como señala Hugh Bicheno, «las consideraciones anteriores contribuían poderosamente a que el estado natural del Mediterráneo fuera el de un estancamiento estratégico»[7] o, en otras palabras, la tendencia al equilibrio entre las dos grandes potencias navales. La naturaleza no hacía fácil la hegemonía marítima sobre el conjunto del Mediterráneo para un estado que no poseyera, como había sido el caso, por primera y última vez, del Imperio romano, una cadena de bases costeras sólidamente aseguradas en ambas cuencas del estratégico mar interior.

Por supuesto, el mar Mediterráneo, escenario de la batalla de Lepanto, conocía desde antiguo cientos de embarcaciones de tipos y formas muy distintos, y seguían siendo muchos y diversos los modelos de buque que cabalgaban sus suaves olas en el siglo XVI. Sin embargo, sólo uno de ellos cruzaba sus aguas desde miles de años atrás, en la era de las primeras talasocracias, y había experimentado desde entonces muy pocas modificaciones en su diseño y su estructura. De hecho, pasando por alto las armas de fuego fijas, lo que no constituyen propiamente una modificación, la única innovación relevante que afectó a su diseño a lo largo de tan dilatada existencia fue el timón de codaste, que sustituyó hacia el siglo XIII a los grandes remos de popa característicos de las naves mediterráneas de la Antigüedad. Sin duda sucedió así porque el nivel óptimo se había alcanzado muy pronto y no requirió después sino pequeños ajustes, a veces motivados más por la evolución de la simbología o la simple estética que por la mejora misma del rendimiento de la nave. Tal fue el éxito de las soluciones que aportaba que ni aun la aparición de barcos más modernos, artillados y sólidos como la carraca, el galeón e incluso, ya en el siglo XVII, el navío de línea y la fragata pudieron eliminarla de los mares de erráticos vientos y aguas mansas como el Mediterráneo o el Báltico, de donde sólo desaparecería por completo en el siglo XIX. Ese buque era la galera.

Aunque sus más rancios ancestros parecen ser las birremes y trirremes griegas, la galera desciende directamente del dromón bizantino. Era esta embarcación –cuya sonora denominación significa en griego, de forma elocuente, 'corredor'– una birreme con una gran vela latina en un solo mástil, espolón y fuerte arrufo en la proa. Sus medidas podían alcanzar unos treinta y cinco metros de eslora por seis de manga, con un máximo de doscientos remeros. Aunque su hegemonía en el mar se vio interrumpida por la irrupción de los árabes, cuyo buque de remos típico, el *shelandi*, era una copia del dromón, la influencia bizantina llegó sin duda a Italia, donde dio lugar a birremes con dos remos individuales a distinta altura por banco, un tipo de nave que se mantuvo hasta finales del siglo XIV. Fue por entonces cuando las mayores potencias navales italianas, Venecia, Génova y Pisa especialmente, comenzaron a publicar los llamados *Decretos*, que venían a ser manuales de instrucciones para la construcción de galeras.

En estos manuales aparece ya un tipo de nave distinta del dromón, en la que los remeros se colocan en un banco diagonal a la misma altura y manejan cada uno de ellos un remo individual desde un voladizo que se proyecta sobre las bordas de la nave, el *apostis*. Se trataba de una solución ya usada en la Antigüedad, que adoptó su forma definitiva a comienzos del siglo XV, cuando el número de

remeros por banco pasó a tres, mientras el número de bancos quedaba establecido entre los dieciséis y los veinte. Existían, sí, galeras mayores, las *galia grosse*, pero eran escasas y limitaban su campo de acción al transporte de peregrinos a Tierra Santa o al tráfico de mercancías valiosas y perecederas como las especias. Sin embargo, sería sobre la base de estas rarezas navales sobre la que se crearía la galera de guerra del siglo XVI, dotada de artillería en la proa y con unos veinticuatro o veinticinco bancos por borda separados entre sí 1,2 metros.

En síntesis, una supervivencia tan prolongada y con tan escasas modificaciones en su diseño sólo se explica por el hecho de que la galera respondía mucho mejor que ningún otro bajel al escenario y las tareas para la que había sido diseñada. No sólo era capaz, gracias a sus remos, de seguir desplazándose cuando el viento cesaba de repente, algo muy habitual en el Mediterráneo, y naves más poderosas como la carraca o el galeón quedaban al pairo sin desearlo, incapaces de seguir moviéndose con sus velas flácidas. Su mayor ventaja residía en su escaso calado, que le permitía acercarse a la costa y dejar en ella tropas de desembarco sin necesidad de transferirlas antes a las torpes y vulnerables chalupas, que requerían buques mayores, lo que la convertía en un barco ideal para las operaciones anfibias. Todo en ella estaba pensado para responder de forma óptima a estas exigencias. Los remeros se encontraban situados muy cerca del agua, ya que así, al reducirse al máximo el ángulo del remo respecto a la superficie, su esfuerzo obtenía mayor capacidad de propulsión, razón por la cual la galera tenía un francobordo –la distancia entre la cubierta y la superficie del agua cuando la nave iba cargada al máximo– muy bajo. La relación entre la eslora del buque –su longitud– y la manga –su anchura– era de al menos de siete a uno, mucho mayor también que en las naves mancas, en las que una relación de tres o cuatro a uno era entonces lo habitual, para reducir de ese modo la resistencia del agua. Es obvio que, con todo ello, la galera no era un buen buque para la navegación de altura, aunque sus dos grandes velas latinas, montadas en sendos mástiles no muy largos, se lo permitían. Pero resultaba ideal para operar cerca de la costa, en aguas bajas, donde podía incluso enfrentarse con gran eficacia a bajeles grandes y bien artillados, moviéndose a su alrededor gracias a sus remos, hurtando su casco al alcance de los terribles cañones de sus bordas y colocándose a proa o a popa para batirlos así de enfilada con su artillería frontal. Su larga supervivencia se explica por ello.

Había otras dos ventajas añadidas: las galeras eran baratas y se construían mucho más aprisa que los grandes buques de vela. *A priori* podría parecer lo contrario. Construir las galeras era barato, pero no así mantenerlas, pues su fragilidad estructural les permitía soportar

mal los combates más duros o las tormentas, y si se las mantenía navegando todo el año los costes se disparaban, debido tanto a su numerosa tripulación como a la necesidad de someterlas a frecuentes y costosos trabajos de carenado que preservaran la hidrodinámica de sus cascos. Sin embargo, las potencias navales mediterráneas no solían mantener mucho tiempo sus galeras en el mar. En tiempo de paz, o incluso en invierno, las desmontaban y almacenaban en los arsenales, con lo que su coste de mantenimiento se reducía a cero. Cuando se las necesitaba, se volvían a montar rápidamente y se ponían en servicio en muy poco tiempo. Esta rapidez era una de las mayores ventajas que ofrecían las galeras. Cuando se preparaba para la batalla de Lepanto, Venecia botó en muy pocos meses cerca de ochenta galeras. Tras la batalla, el Imperio otomano construyó en un solo año más de ciento cincuenta. La construcción de unos pocos galeones, por el contrario, podía exigir muchos meses de trabajo en los astilleros de cualquier gran potencia naval.



MONLEÓN, Rafael. Trirreme griega (s. V a. C.). Museo Naval, Madrid. Como puede verse, su diseño es ya muy similar al de las galeras del siglo XVI.

Pero debemos detenernos siquiera por un momento en la descripción minuciosa de estos bajeles cuyas ventajas acabamos de ponderar, pues sólo su conocimiento adecuado nos permitirá comprender bien el desarrollo de la batalla de Lepanto. La galera era, a mediados del siglo XVI, un buque mixto, de vela y remo, de unas doscientas toneladas de desplazamiento, con unos cuarenta metros de eslora y seis de manga. Su casco presentaba, por tanto, un perfil alargado y bajo, fruto de una relación eslora-manga muy alta y un francorbordo muy reducido. Su aparejo más habitual consistía en dos

velas latinas de gran tamaño, unidas cada una de ellas a una entena inclinada diagonalmente y compuesta por dos grandes vergas unidas entre sí a un cuarto de su longitud, aunque los venecianos prefirieron siempre una sola vela confeccionada con un tejido fuerte y resistente, y los otomanos optaban por telas muy ligeras. Los mástiles que portaban las vergas eran palos enterizos, sin masteleros, de no mucha longitud, y se situaban cerca de la proa el primero, como el trinquete de las naves mancas, y un poco antes de la mitad de la longitud de la nave el segundo, pero mientras este último se colocaba en posición vertical, el anterior ofrecía una marcada inclinación hacia delante, que, con el tiempo, en las naves mancas –en la galera hacerlo así habría impedido disparar a la artillería– acabará derivando hacia su conversión en bauprés.

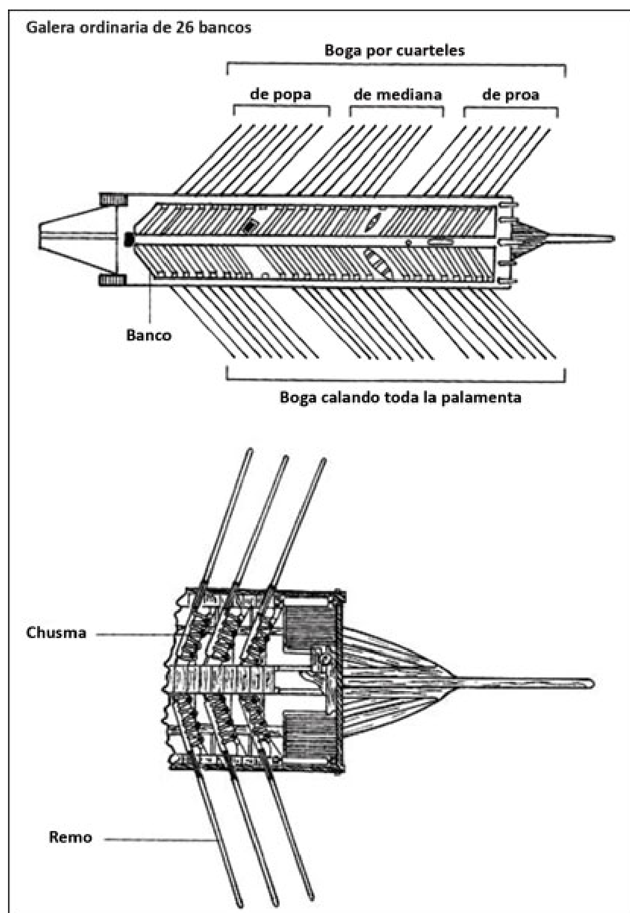


Maqueta que representa una galera de la Orden de Malta. En ella puede apreciarse con claridad la disposición del aparejo.

Gracias a este aparejo, las galeras podían navegar con vientos muy flojos, muy frecuentes en un mar interior como el Mediterráneo, e incluso casi contra ellos. La vela era su forma habitual de desplazamiento, ya que el remo se reservaba para las aproximaciones a la costa o los combates. Entonces, los mástiles se desmontaban y las velas se enrollaban en las bordas para formar, con la ayuda de cables, las llamadas *empavesadas*, cuya función no era otra que proteger la nave durante la lucha, si bien los turcos, obsesionados con la

movilidad más que con el combate, no se mostraron nunca muy proclives a la instalación en sus galeras de empavesadas consistentes.

En cuanto a los remos, se disponían estos en las bordas, de modo que alrededor de un tercio de su longitud quedara dentro de la nave y el resto de aquella se proyectara hacia afuera, maximizando así su eficacia. Para lograrlo, dada la escasa manga de las galeras, y con el fin de reducir al máximo el ángulo que los remos formaban con la nave, del que dependía directamente dicha eficacia, se construían sobre su cubierta sendos voladizos laterales, los llamados *talares*, de tres a cuatro metros de anchura y con fuerte inclinación para facilitar la evacuación del agua que penetraba en la galera durante la navegación. Allí se ubicaban las cámaras de boga, esto es, los bancos ocupados por los remeros, que se disponían en ángulo agudo con el eje central de la nave, lo que les daba una característica apariencia de espina de pez. Por lo general no eran más de treinta, aunque su número podía variar mucho en función de los distintos tipos de galera, que recibían por ello distintos nombres.



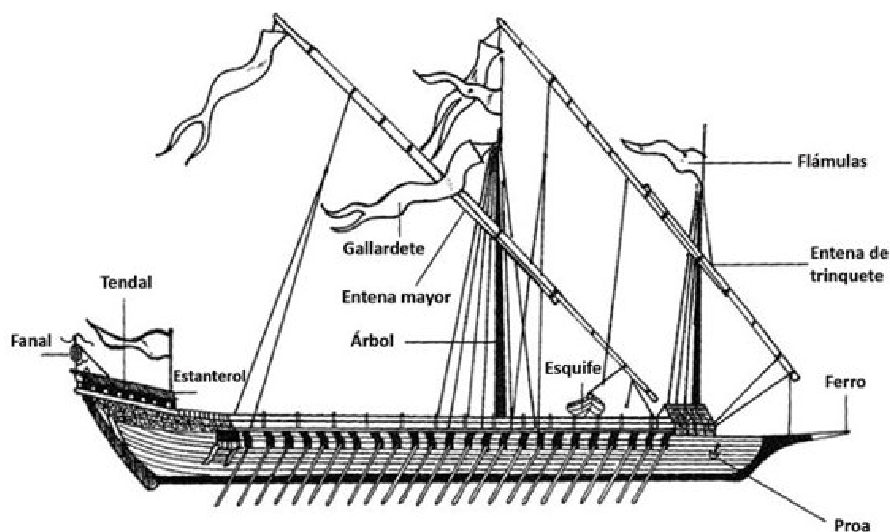
Disposición de los remeros *alla scaloccio*. Imagen del Centro Virtual Cervantes. Aunque menos eficaz desde el punto de vista físico, el sistema permitía usar remeros forzados, más numerosos y baratos que los profesionales.

En cada bando se sentaba un número también variable de remeros, desde solo uno, en las naves más pequeñas, hasta cinco en las más grandes. Otra gran diferencia entre las galeras residía en la disposición que adoptaban estos remos y su propio tamaño. A grandes rasgos, eran dos los sistemas de boga que existían en el Mediterráneo en la segunda mitad del siglo XVI, denominados en italiano, respectivamente, *alla sensile* o *alla scaloccio*. En el primero de ellos, que en Lepanto seguían manteniendo venecianos y turcos, cada remero bogaba con su propio remo, que medía unos nueve o diez metros y pesaba unos cincuenta y cinco kilos, y eran por lo general tres remeros los que ocupaban cada banco; en el segundo, todos los remeros de un banco manejaban el mismo remo, mucho más largo y pesado que en el caso anterior, lo que exigía, con el fin de optimizar el resultado del esfuerzo de los remeros, situar a estos en escalera ascendente hacia el extremo interior del remo, disposición de la que deriva la denominación del sistema.

Este sistema era, desde luego, menos eficiente desde el punto de vista de la relación peso-fuerza que el tradicional. ¿Por qué, entonces, lo sustituyó? La razón parece evidente. Además de que los remos pequeños se rompían con mayor facilidad en los combates, el sistema de boga *alla sensile* exigía remeros expertos, que debían por ello ser trabajadores libres y bien pagados, una *rara avis* cada vez más difícil de conseguir en las primeras décadas del siglo XVI, porque tendían a desertar en cuanto tocaban puerto para enrolarse en la primera galera que les ofreciese una mejora sustancial de sus emolumentos. Por el contrario, la boga *allascaloccio* permitía emplear remeros poco adiestrados, lo que la convertía en perfecta para el uso de galeotes forzados, ya fueran esclavos, prisioneros de guerra, convictos o simples vagabundos enrolados a la fuerza. No obstante, la ventaja era únicamente económica, pues esta boga no sólo resultaba mucho menos eficiente, sino que generaba efectos secundarios indeseables. Al ser mayor el número de remeros que demandaba –cuatro o cinco por bancada en lugar de tres– y no ser estos hombres libres –lo cual exigía tanto pesadas cadenas como soldados numerosos para vigilarlos–, el peso total de la galera se incrementaba y el espacio se reducía. Lo primero limitaba aún más la eficacia del sistema, ya que la relación fuerza-peso del ser humano es más bien pobre; lo segundo, el espacio de que se disponía para municiones, artillería y víveres –que, además, se necesitaban ahora en mayor medida–, por lo que la autonomía de la galera disminuía también y debía tocar puerto con mayor frecuencia.

Los bancos de los remeros ocupaban la mayor parte del espacio

disponible en la cubierta de la galera. Completaban esta dos pequeños huecos en los que se situaban el esquife –la embarcación salvavidas de la nave– y el horno, a estribor y babor de la cubierta, un poco adelantado o retrasado, respectivamente, de la mitad de su eslora. Respecto a la proa de la galera, estaba rematada en una pequeña cubierta triangular, la *tamboreta*, que servía para maniobrar las anclas y los garfios de abordaje, y también de paso a los soldados para desembarcar o abordar a otras naves. Mantenía la proa asimismo el tradicional espolón, una robusta pieza de madera revestida de bronce en su extremo que se prolongaba unos cinco o seis metros por delante de la roda. Aunque su objetivo seguía siendo embestir a los buques enemigos, no formaba unidad con el casco, pues los daños que ello hubiera provocado en el momento de la embestida habrían puesto en peligro la integridad del buque, sino que se desprendía con el impacto o quedaba dentro del casco enemigo. Su objetivo principal, no obstante, ya no era hundir la nave del enemigo o destrozar sus remos, pues ello resultaba difícil con las galeras de ambos bandos pegadas por sus bordas para impedirlo, sino servir de plataforma para que la infantería pudiera abordarla una vez que la artillería hubiera descargado sobre ella al menos una salva completa.



Partes principales de la galera. Imagen del Centro Virtual Cervantes. Como puede apreciarse, la estética no ocupaba un lugar secundario entre las prioridades de los diseñadores de galeras del siglo XVI.

Por esa razón, la artillería de la galera se situaba en la proa, justo detrás del espolón y la tamboreta, el espacio triangular con que se iniciaba la cubierta. Allí se montaba en una caseta cerrada, la *corulla*,

en cuya parte frontal se abrían las troneras por las que asomaban los cañones, mientras la infantería solía situarse en combate encima de dicha caseta, en la *arrumbada*, una plataforma plana y elevada que le proporcionaba ventajas evidentes de cara al abordaje. El peso de la corulla restaba, sin embargo, velocidad a la galera, razón por la cual venecianos y turcos no la adoptaron hasta finales del siglo XVI. En cuanto a la popa, se situaba en ella la *carroza*, el puesto de mando del comandante, cubierto por una vistosa toldilla y decorado con gran pompa y minuciosidad, por lo general mediante relieves y esculturas, y rematado en el fanal, farol que hacía las veces de luz de posición, de gran tamaño y también ricamente decorado. Bajo la carroza, pero más cerca de la línea de flotación, se localizaba la timonera, desde la cual, como su nombre indica, se manejaba el timón de la nave. Era la parte más vulnerable, pues carecía de defensas y por ello había que protegerla en combate, al igual que las bordas, lo que explica la apretada formación que adoptan en él las galeras, una muy cerca de la otra, ofreciendo siempre la proa al enemigo.

Uniendo la proa y la popa, entre los bancos de los remeros, se encontraba la crujía, una sólida viga longitudinal, una suerte de quilla, cuyo objetivo no era otro que el de reforzar la endeble estructura de la nave y servir de base a un corredor que sobre ella discurría, comunicando la proa y la popa y separando en dos filas las bancadas de las chusmas, sobre las cuales corrían también dos corredores más estrechos. Por ella circulaba la infantería durante el combate, acudiendo con celeridad y sin obstáculos a defender los lugares más comprometidos. Por debajo, cerca de la línea de flotación, pues la galera no cuenta sino con una sola cubierta, se ubican a popa los camarotes de los oficiales y, en dirección a la proa, los pañoles de munición y los de almacenamiento de víveres, con sus grandes barriles para el agua y las tinajas de alimentos, y los bastimentos necesarios para reparar la nave de urgencia en caso de necesidad. Por último, en la parte inferior del barco, la más próxima al agua, que se filtra allí por las junturas de la tablazón, se acumula en la cantidad necesaria el pesado lastre que debe asegurar su estabilidad, por lo común *balasto*, es decir, ‘rocas trituradas’, pues no otra cosa significa la palabra inglesa *ballast*, de la que proviene el vocablo español.

Hijos del trueno

Parece ser que la artillería fue usada por primera vez en los barcos en 1372, con motivo del asedio castellano a la plaza de La Rochela, en el marco de la guerra de los Cien Años, y se introdujo en las galeras de forma generalizada a comienzos del siglo XV bajo la forma de pequeñas

armas de fuego giratorias. Sin embargo, las grandes piezas hubieron de esperar algo más y no se hicieron comunes hasta la década de los ochenta de esa misma centuria.

Quedó entonces fijada la distinción entre los dos tipos de artillería que portaban estas naves: *principal*, montada a proa con objeto de hacer fuego en caza, sin otra posibilidad de orientar las piezas que el propio rumbo del barco y con puntería prefijada mediante su elevación con cuñas, y *secundaria*, giratoria y ubicada a los costados y en la popa de la galera.

La artillería principal constituía, sin ninguna duda, el armamento más decisivo de la galera. Su pieza más destacada era el cañón de crujía, así llamado por situarse sobre esta, en el lugar más resistente de la embarcación y, por ende, el único que permitía el empleo de piezas de gran calibre sin poner en peligro su integridad estructural. Este cañón no era al principio sino una bombarda, una primitiva pieza de artillería construida mediante duelas y aros de hierro forjado que disparaba primero bolaños y más tarde balas esféricas de hierro colado. Sustituyó luego a la bombarda una culebrina, pieza de bronce muy larga en relación con su calibre y por ello de gran alcance (unos dos mil metros) y poder destructivo, cuyo gran retroceso se absorbía mediante un carril colocado en sentido longitudinal. Flanqueaban esta pieza a cada uno de sus lados uno o dos cañones, que disparaban balas de hierro a unos mil quinientos metros de distancia, o pedreros, que hacían lo propio con pesadas balas de piedra a una distancia más corta, unos seiscientos metros, con menor precisión, pero gran posibilidad de causar bajas entre la dotación enemiga al romperse dichas balas.

La artillería secundaria estaba integrada por piezas más numerosas y de tipos muy diferentes. En las denominadas galeras ponentinas, es decir, las usadas por las potencias occidentales, en especial las españolas, las componían varios esmeriles y falconetes, pequeñas armas giratorias montadas sobre las bordas que se usaban para rechazar los ataques lanzados sobre la popa. Se complementaban estas armas con los llamados mosquetes de posta, entre diez y cuarenta, que se montaban también sobre las bandas con el fin de barrer a la infantería enemiga a corta distancia, no más de doscientos metros.

Por último, la artillería se completaba con la dotación de armas de fuego portátiles que llevaban los propios soldados. Se trataba sobre todo de arcabuces, semejantes a fusiles largos y muy pesados, unos veintitrés kilos, que disparaban a corta distancia una esfera de plomo de unos veintiocho gramos. Aunque podían alcanzar los seiscientos metros, en realidad no eran eficaces a más de cincuenta y su recarga era bastante lenta y trabajosa.

Aunque lo dicho podría servir bien como descripción de carácter general, existían desde luego algunas diferencias entre las mayores potencias navales mediterráneas del siglo XVI. Los españoles, por ejemplo, prefirieron siempre construir galeras de gran tamaño y manga muy ancha, con arrumbadas más amplias y muy bien artilladas en número y calibre de las piezas. El objetivo no era otro que el de batir las cubiertas enemigas antes del combate y causar el mayor número posible de bajas entre sus filas antes de que el abordaje de su excelente infantería lo rematara con rapidez y a bajo coste en vidas humanas propias. Los venecianos, sin embargo, optaron por limitar el número de sus piezas e incrementar su calibre, de modo que montaban en sus galeras ordinarias un gran cañón de crujía y sacrificaban los laterales, cuyo número reducían, para lograr así galeras más rápidas y maniobreras. Además, mientras las galeras españolas solían montar un gran número de piezas diferentes en tipos y calibres, las venecianas contaban con muy pocos, pues habían logrado un elevado nivel de estandarización, equivalente al de la misma fabricación de galeras al que nos referíamos más arriba. En cuanto a las armas portátiles, confiaban en escasa medida en la pólvora y embarcaban todavía muchos arqueros y ballesteros. Los genoveses, sin embargo, tendieron a imitar a los españoles, quizá como resultado del protectorado de hecho en que cayeron respecto a ellos a partir de 1528, y optaron por artillar mucho sus galeras, aunque no tanto como aquellos. En cuanto a las potencias navales secundarias, como Francia, Portugal y la Orden de San Juan de Malta, imitaron todas ellas a España, aunque en el caso portugués montaron artillería más ligera, sin duda porque sus galeras habían de navegar también con cierta frecuencia por las aguas mucho más inquietas del Atlántico y un gran peso en la proa habría hundido esta en demasía, con el consiguiente riesgo de naufragio.

Los otomanos, por su parte, aunque montaban en sus galeras un mayor número de piezas giratorias y de horquilla, confiaron más bien poco en la artillería pesada, que solía limitarse a un gran cañón de crujía que disparaba balas de veintitrés a veintisiete kilos, flanqueado por cuatro pedreros, y doce esmeriles. Pero era habitual que incluso esta dotación artillera se viera reducida, con sólo tres piezas principales, con el objeto de aligerar al máximo la nave, incrementar su velocidad y maximizar el espacio disponible para la soldadesca dispuesta para el abordaje, elección bastante razonable en un Imperio con inagotables reservas demográficas. En cuanto a la artillería portátil, prefirieron seguir usando el arco compuesto, con el que iban armados por lo general sus jenízaros, por considerar que en el tiempo que se necesitaba para recargar un arcabuz, un arco podía dispararse varias veces, argumento un tanto engañoso, pues sólo era válido en el

caso de que el enemigo no portara armadura, ya que de suceder así, como era el caso de los tercios españoles, las flechas eran incapaces de perforarla. Usaban también arcabuces, pero más largos que los cristianos, lo cual los hacía más lentos de recargar aunque les confería mayor alcance y, por tanto, eficacia.

Por último, los piratas berberiscos confiaron en la artillería menos que ninguna otra potencia naval mediterránea. Se trataba de una opción coherente. Sus galeras eran de menor tamaño; de hecho, las usaban poco en comparación con barcos mucho más ligeros como las fustas o los bergantines, y en este tipo de naves apenas podía montarse artillería. Su táctica lo explica todo: no buscaban entablar batalla a gran escala, sino abordar por sorpresa a los buques enemigos cuando navegaban en solitario o en pequeño grupo, o caer sobre sus costas, siempre con la máxima rapidez posible, y huir luego con la misma celeridad cargados con sus botines. La artillería, así las cosas, era más un estorbo que una ayuda y no confiaron a ella sus opciones de éxito.

A pesar del carácter supuestamente decisivo de la artillería de las galeazas venecianas en la batalla de Lepanto, que ha sido sin duda magnificado por los historiadores italianos, lo cierto es que las armas de fuego fijas que montaban las galeras eran todavía, incluso en el caso español, escasas y muy poco decisivas en los combates, que debían resolverse, como siempre había sucedido en el mar, mediante la lucha cuerpo a cuerpo sobre la cubierta de las naves. Ello se debía, sobre todo, a que el proceso de recarga de los cañones era muy lento y suponía un gran riesgo para la integridad física de los artilleros, de modo que apenas había tiempo para efectuar un solo disparo eficaz antes de que se produjera la embestida entre las galeras y quedaran estas enganchadas entre sí sin apenas posibilidad de maniobra. Dado, además, que los cañones de mayor calibre no podían apuntarse sino cambiando el rumbo de la nave, su relevancia desde ese instante era casi nula y debía fiarse todo a las armas más ligeras y a la habilidad de la infantería en el abordaje. La era de los grandes duelos artilleros no había llegado aún al mar y cuando lo hiciera serían las naves mancas sus protagonistas, y no las añosas galeras.

Así se lo recordaba a don Juan de Austria poco antes de la batalla de Lepanto un gran marino español de la época, don García de Toledo, en una carta que le hacía llegar el 13 de septiembre de 1571 en la que le aconsejaba sobre las tácticas que había de emplear en el combate:

> [...] si la artillería se ha disparar primero en nuestra armada o se ha de esperar que lo hagan los enemigos. Y así digo, Señor, que no pudiéndose tirar dos veces como realmente no se puede sin grandísima confusión, lo que convendría hacer a mi juicio es lo que dicen los herreruelos, que han de tirar su arcabucejo tan cerca del enemigo, que salte la sangre encima, de manera que confirmando esta opinión digo que siempre he oído a capitanes que sabían lo que decían, quel ruido de romper los espolones y el trueno de

> la artillería había de ser todo uno o muy poco menos; y así sería yo de esta opinión y que no se debe solo cuando debe V. A. mandar el fuego. Y respondiendo a los que dijesen que el disparar primero causa confusión en los enemigos, digo que les causará ánimo si dejase de hacer efecto el disparar de nuestra parte primero [...]. Tengo por muy provechosos ciertos esmeriles como falconetes puestos en crujía sobre caballetes, que se pueden girar a una parte y a otra, que pueden jugar por encima la pavesada, porque esta artillería menuda puede hacer muchos tiros, y la gruesa no por el peligro con que saldría a cargar el artillero.

Una excepción a lo dicho fueron las denominadas *galeazas*, embarcación desarrollada por los venecianos poco antes de la batalla de Lepanto a partir de sus grandes galeras mercantes que se caracterizaba por una dotación de artillería muy superior a la de las galeras ordinarias. También los españoles construyeron más tarde sus propias galeazas, pero se trataba de embarcaciones muy distintas, que dependían más de la vela y estaban pensadas para el océano. Las de la Serenísima República que participaron en Lepanto contaban nada menos que con treinta piezas de tipo culebrina, cañón y pedrero, además de pequeños mosquetes de posta, muy similares a los esmeriles pero de menor alcance que aquellos. La distribución de tan colosal dotación artillera por las distintas partes de la nave se realizaba de la siguiente manera:

- En la proa montaban dos grandes culebrinas de 40, que disparaban proyectiles de 19 kilos; dos culebrinas de 20, que los disparaban de 9,54 kilos; dos culebrinas de 14, con proyectiles de 7,2 kilos, y dos pedreros de 12.
- En las bandas iban dotadas con nada menos que dos cañones de 30, que disparaban proyectiles de 14,3 kilos; seis cañones de 20 y dos pedreros de 12.
- En la popa montaban también dos culebrinas de 14, dos falcones de 6, que disparaban proyectiles de 2,9 kilos, y cuatro pedreros de 12.

A ello se sumaban los tradicionales mosquetes dispuestos sobre horquillas giratorias a lo largo de las bandas, todo lo cual convertía a estas embarcaciones en verdaderas fortalezas erizadas de bocas de fuego –de hecho, ese era el aspecto que tenía su peculiar corulla cilíndrica con cañones que apuntaban en todas direcciones– precisamente con la intención de resultar decisivas en el combate. Cosa distinta es si lo logaron o no, pues una artillería tan poderosa resultaba también muy pesada, pero eso es algo de lo que nos ocuparemos más adelante.

UNA GRAN FAMILIA

Pero la galera no estaba sola; existía en el siglo XVI toda una familia de barcos similares, aunque algo distintos en tamaño y prestaciones, que servían cada uno de ellos a una finalidad bien definida por la experiencia acumulada durante siglos. Si bien algunas de estas embarcaciones no participaron en la batalla de Lepanto, nuestra descripción de las naves de remo mediterráneas del siglo XVI quedaría incompleta sin ellas.

Las más llamativas entre las galeras, porque precisamente esa era la intención de sus diseñadores, eran las denominadas en español galeras de fanal, en clara alusión a los tres grandes fanales decorados que sobresalían de su popa. Eran los buques insignia de las flotas, desde los cuales dirigían el combate los almirantes o jefes de escuadra, y en ellos se hacía un esfuerzo especial para que su decoración pusiera de manifiesto por medio de un lenguaje simbólico el poder de la nación que las había fletado y los valores que la impulsaban, por lo general de índole religiosa, cual si, como decíamos en el título del presente capítulo, las encinas de su maderamen realmente hablaran al enemigo. Por la misma razón, eran también naves de dimensiones mucho mayores que las galeras ordinarias. *La Real*, en la que embarcó Carlos V en su expedición a Túnez de 1535, llevaba veintiocho bancadas con nada menos que ocho remeros por remo. Mayor aún era *La Real* de don Juan de Austria en Lepanto: treinta y cinco bancadas con seis hombres por remo y un total de doscientos diez remeros. Galeras de este tipo eran también las capitanas españolas y las que comandaban los contingentes de las potencias menores, como la Orden de Malta. Su armamento, por supuesto, era también superior al de las galeras ligeras, con más piezas de artillería y de mayor calibre, en especial las españolas. No obstante, no todas las galeras de gran tamaño eran galeras de fanal. Las había también que no lo eran, pero se parecían a ellas en dimensiones, número de remeros y artillado. Se trataba de las llamadas *bastardas*, cuya principal característica era su lentitud al remo, motivada por su elevado peso, que se compensaba con la introducción de un tercer mástil con su correspondiente vela latina o, en ocasiones, cuadrada.

Distintas de las galeras de fanal y las bastardas, aunque también de grandes dimensiones, eran las que los venecianos denominaban *galia grosse*, o grandes galeras, más largas, anchas y con un desplazamiento mayor que las galeras ordinarias, lo que resultaba en unas proporciones más achatadas, con una ratio eslora-manga de 1/6, en lugar del 1/7 o incluso 1/8 del común de las galeras. Unos cincuenta y cinco metros de eslora y hasta nueve de manga parecían ser las proporciones más habituales. Se trataba, en todo caso, de buques diseñados para transportar cargamentos perecederos o de gran valor a la máxima velocidad posible, incluso peregrinos que se

dirigían a Tierra Santa. Por esta razón, carecían de artillería significativa; su mejor defensa era su velocidad y la elevada altura de sus bordas, que las hacía difíciles de tomar al asalto. Contaban así con una selecta tripulación de remeros libres y bien pagados que bogaban alla sensile, pero su gran peso hacía necesario el empleo frecuente de las velas, que se montaban en tres mástiles para asegurar una velocidad mayor. Aunque siguieron en uso hasta mediados del siglo XVI, la introducción de las bastardas las convirtió en obsoletas, por lo que algunas de ellas fueron convertidas en galeazas y otras sencillamente dotadas de artillería pesada.

La galeaza, como bien ha destacado Angus Konstam, fue el último desarrollo del barco de guerra mediterráneo propulsado mediante remos, y también la última tentativa de producir una galera capaz de enfrentarse a los bajeles que, como el galeón, iban imponiendo su hegemonía en la guerra naval. Su resultado fue un barco extremadamente poderoso, pero en modo alguno decisivo, que habría pasado del todo desapercibido de no ser por el papel que desempeñó en la batalla de Lepanto.

En realidad, la galeaza fue un invento veneciano, y su meta a corto plazo no era otra que contrapesar el creciente número de bastardas que los españoles estaban alistando en sus escuadras, contra las que poco podían hacer las galeras ordinarias de la Serenísima República de Venecia. Su diseño tomó como punto de partida unas pocas grandes galeras mercantes, cuyos cascos fueron modificados mediante la incorporación de un castillo de proa redondeado en cuyo interior se dispusieron hasta nueve cañones de diverso calibre que se completaron con algunas piezas más en la arrumbada y en la popa. Resultó así una gran galera de unos cuarenta y siete metros de eslora y ocho metros de manga con veinticinco bancadas de remeros por banda que bogaban *alla scaloccio* cinco en cada remo. El consiguiente aumento del tonelaje de la nave se compensó mediante la introducción de tres mástiles que permitían mejorar su desplazamiento, aunque su desempeño en Lepanto dejó bien claro que su maniobrabilidad y rapidez eran escasas, pues cuando el viento se detenía, sus remeros apenas podían moverlas y debían ser otras galeras las que tiraran de ellas con el fin de situarlas en el lugar que se les había asignado en el combate. A pesar de ello, si las primeras galeazas venecianas datan de la década de 1530, los españoles apenas tardaron diez años en copiarlas, aunque al hacerlo introdujeron modificaciones como el velamen mixto, de velas latinas y cuadras, que las hacía más aptas para la navegación atlántica.

En el otro extremo de la gran familia de las galeras mediterráneas del siglo XVI se situaban varios tipos de naves que compartían unas dimensiones más reducidas, una velocidad inicial más elevada y una

maniobrabilidad mayor, lo que las convertía en embarcaciones muy aptas para labores de escolta, exploración, correo, comunicación dentro de las grandes flotas y, por supuesto, piratería. Entre ellas destacaba la denominada *galeota*, una versión reducida de la galera ordinaria que solía tener unos dieciocho o veinte bancos por banda en los que bogaban *alla scaloccio* dos hombres por remo. Rápidas y muy maniobreras, resultaban idóneas para protagonizar los raids piratas, aunque su bajo francobordo las hacía muy vulnerables al abordaje y por ello poco aptas para enfrentarse a las galeras en las grandes batallas navales. Por otra parte, resultaban más eficientes que las galeras para atrapar el viento cuando este venía de popa o a una cuarta, pero menos cuando lo hacía por las bandas. Carecía de cubierta y sus dimensiones más frecuentes eran de unos veintisiete metros de eslora y tres de manga, con un calado de no más de dos metros. Su velamen se reducía a una gran vela latina montada en un único mástil y su artillería se limitaba a un cañón de crujía de entre dieciséis y veinticuatro libras y algunas piezas giratorias, suficiente para, en unión de sus no más de sesenta soldados, asaltar y tomar al abordaje barcos mercantes o caer sobre la costa y huir enseguida con la máxima celeridad.



De izquierda a derecha, galera sutil del siglo XV según un dibujo de Peter Brueghel y galeaza veneciana del XVI, de Rafael Monleón. Museo Naval de Madrid. La diferencia de aspecto entre ambas naves lo era también de concepción: en la primera primaba la velocidad; en la segunda, la artillería.

Más pequeña que la galeota era la *fusta*, la embarcación preferida de los piratas berberiscos por su perfecto equilibrio entre tamaño, velocidad y poder ofensivo. Se trataba de una nave muy ágil y rápida, también sin cubierta, de unos veinte o veintidós metros de eslora, con unos diez o quince bancos por banda, en los que bogaban *alla scaloccio* dos remeros por remo. En lo demás, era en todo igual a la galeota, pero en menor escala: una gran vela latina, un único cañón de crujía, pero en este caso tan sólo de doce a dieciocho libras, unas pocas armas giratorias y una dotación de treinta o cuarenta soldados.

De dimensiones aún más reducidas era el *bergantín*, que los venecianos llamaban *brigantino*. Se trataba de una embarcación extremadamente ligera y rápida de unos dieciséis metros de eslora, con una manga que no superaba los dos. Contaba con un número de bancos de entre diez y quince por cada banda, en cada uno de los cuales remaba un solo hombre; un máximo de treinta remeros acompañados de una veintena de soldados constituía, por tanto, la dotación completa del buque. Carecía de artillería pesada, aunque contaba con algunas bocas de fuego de calibre pequeño montadas sobre horquillas. Era, con todo ello, una nave ideal para las operaciones anfibias gracias a su escaso calado, y su velocidad la hacía muy útil también para servir de lanzadera entre las galeras amigas en el transcurso de una batalla, llevando tropas de refresco o de refuerzo donde se las necesitara, o incluso apoyando las zonas más débiles de la línea de combate. La evolución posterior de esta embarcación dio lugar a la *saetía*, que se convertiría en el bajel pirata por excelencia del Mediterráneo entre los siglos XVII y XVIII.

Maestros constructores

Ahora que ya conocemos a los principales protagonistas de la guerra naval mediterránea del siglo XVI, ha llegado el momento de preguntarnos cómo venían al mundo las galeras y de qué modo se organizaban aspectos tan relevantes como su mantenimiento y sus suministros. En cuanto a la primera cuestión, hay que decir que la respuesta no es sencilla ni única, pues en esa época aún eran muy grandes las diferencias entre los sistemas organizativos aplicados a la construcción de galeras en los distintos países. A la cabeza de todos se hallaba, no obstante, Venecia, cuyo arsenal constituía un auténtico modelo de organización que aseguraba a la Serenísima la máxima eficiencia posible con la tecnología de construcción naval disponible entonces. Pero remontémonos un poco para conocer mejor la evolución de esa tecnología y de las formas organizativas que adoptaba su aplicación.

Ya a comienzos del siglo XV, los principales astilleros del Mediterráneo, los de Venecia, Constantinopla y Barcelona, daban comienzo a la construcción de las galeras valiéndose de una suerte de esqueleto integrado por numerosas varas de madera ligera reforzadas por vigas longitudinales, lo que dio así origen a una estructura a la que se adherían luego las tracas que formaban el exterior del casco. Se trataba, pues, de un sistema mixto entre la práctica mediterránea habitual, que prefería ensamblar primero las tracas del casco mediante pernos que las mantenían unidas y reforzarlas luego mediante cuadernas interiores, y la propia del norte de Europa, que comenzaba la construcción de los buques por el esqueleto de cuadernas y montaba luego sobre ellas las tracas. Aunque este sistema fue adoptado por todas las naciones marítimas mediterráneas, fueron los venecianos los primeros en mejorarlo, al almacenar en su arsenal grandes cantidades de piezas precortadas que se montaban luego con gran rapidez, lo que nos habla ya de una notable estandarización de los procesos de construcción.

Los maestros venecianos colocaban primero sobre la quilla la cuaderna central de la galera, la más grande, y continuaban añadiendo cuadernas, de un tamaño cada vez más reducido, en ambas direcciones, cuidándose de respetar la curvatura de líneas que requería la hidrodinámica del casco. Hecho esto con sumo cuidado, restaba tan sólo cubrir el esqueleto resultante con tracas para formar el casco, ensamblar la cubierta y sus estructuras, y añadir por último los mástiles, las entenas y el velamen con sus jarcias, casi todo ello prefabricado y almacenado en los depósitos del arsenal. Todo el proceso se completaba con una rapidez extraordinaria, lo que hacía posible botar en unos pocos meses cerca de un centenar de galeras, como sucedió en 1571, durante el período inmediatamente anterior a la batalla de Lepanto.

Las otras potencias usaban un sistema semejante, aunque siempre con un grado de estandarización menor, que resultaba en procesos de construcción más lentos. Los genoveses, por ejemplo, se valían del denominado sistema de *media luna*, en virtud del cual las dimensiones de cada una de las cuadernas se determinaban mediante triangulación y se almacenaban en el arsenal en espera de ser requeridas para su montaje. El sistema llegó también a España a mediados del siglo XVI. En 1546, los astilleros de Barcelona, entonces los más importantes, fueron ampliados para almacenar cuadernas prefabricadas. Otros Estados, como Portugal y Francia, introdujeron sistemas similares por aquellas fechas, pero el resto de las potencias navales mediterráneas, como la Orden de Malta y los corsarios berberiscos, permanecieron fieles a los métodos de construcción tradicionales. En cuanto al Imperio otomano, aunque no disponemos de evidencias documentales

al respecto, parece que también alcanzó un elevado grado de estandarización en los procesos productivos de sus galeras a mediados de siglo. La extrema rapidez con la que reconstruyó su flota tras la derrota de Lepanto no habría sido posible en caso contrario.

De un modo semejante fueron extendiéndose las distintas novedades constructivas que afectaron a las galeras a lo largo de la centuria, aunque con ritmos distintos y con ciertas diferencias entre unas y otras potencias. Así, el sistema tradicional de boga *alla sensile* terminó por ser abandonado por todas en favor del nuevo sistema *alla scaloccio*, cuyas ventajas ya conocemos. Pero fueron en este caso los españoles y sus dependencias italianas los primeros en introducir el cambio, mientras los otomanos conservaron el sistema tradicional hasta 1550 aproximadamente y los venecianos se mantuvieron fieles a él al menos dos décadas más, hasta el punto de que en la misma batalla de Lepanto sus galeras aún contaban con tres remos por banco. Algo similar sucedió con las proporciones de las galeras y la forma que adoptaron sus principales estructuras. Mientras los españoles optaban desde mediados de siglo por bajeles grandes, de ancha manga, con una sólida corulla bien artillada y una amplia arrumbada capaz de albergar a un gran número de soldados de infantería prestos al abordaje, venecianos y turcos preferían naves más estrechas y ágiles, menos artilladas, con una corulla del todo inexistente o más sencilla y sin arrumbada, apostándolo todo a la rapidez del ataque más que al poder de fuego. Nació así la distinción entre los dos grandes modelos de galera del siglo XVI: la *ponentina*, característica de las potencias occidentales, de la que las españolas ofrecen el mejor exponente, y la *levantina*, que reúne a las galeras venecianas y turcas, muy semejantes en todos los aspectos.

Cosa distinta era la logística de las galeras, muy similar en todas las flotas mediterráneas, pues venía impuesta por las especiales características de estas embarcaciones. Debido a su total dependencia de los remeros y a la pobre relación fuerza-peso propia de los seres humanos, se veían obligadas a destinar una gran parte del escaso espacio disponible a bordo a almacenar agua y alimentos, que, a pesar de ello, se consumían con gran rapidez. Por ello, la galera debía recalar en un puerto amigo con una frecuencia nunca inferior a una vez cada cuatro o cinco días, de modo que la operación a gran escala, es decir, más allá de la mera patrulla de las costas, de una flota de estas embarcaciones exigía a su propietario contar con una larga cadena de puertos fortificados cuyos eslabones no estuvieran separados entre sí por más de cuatro o cinco jornadas de viaje, o de lo contrario las galeras deberían regresar a los dos días de haber zarpado. Por supuesto, muy pocas potencias disponían de tantos puertos. De hecho, sólo España, Venecia y el Imperio otomano podían

contar con el número suficiente para enviar sus galeras muy lejos de sus propias costas.

La primera era dueña de las costas de la península ibérica, las islas Baleares, Nápoles y Sicilia, y podía contar con los puertos genoveses y de la isla de Malta, al ser Génova y la Orden de San Juan sus aliados. Poseía también desde comienzos del siglo XVI una cadena discontinua de puertos fortificados en la costa norteafricana, aunque el auge de los piratas berberiscos le fue arrebatando uno a uno la mayor parte de ellos en las primeas décadas de la centuria. Podía, en cualquier caso, si estaba dispuesta a destinar a tal objeto el dinero necesario, imponer su hegemonía naval sobre el Mediterráneo occidental. Lo mismo, y con mayor razón, podía decirse del Imperio otomano respecto al Mediterráneo oriental. Era dueño de todas sus costas desde los Dardanelos al oeste de Egipto, de buena parte del litoral heleno y balcánico y de muchas de sus islas, con la notoria excepción de Creta y Chipre. Sus galeras podían navegar sus aguas en todas direcciones sin temor a quedarse sin suministros; aquel mar era suyo.

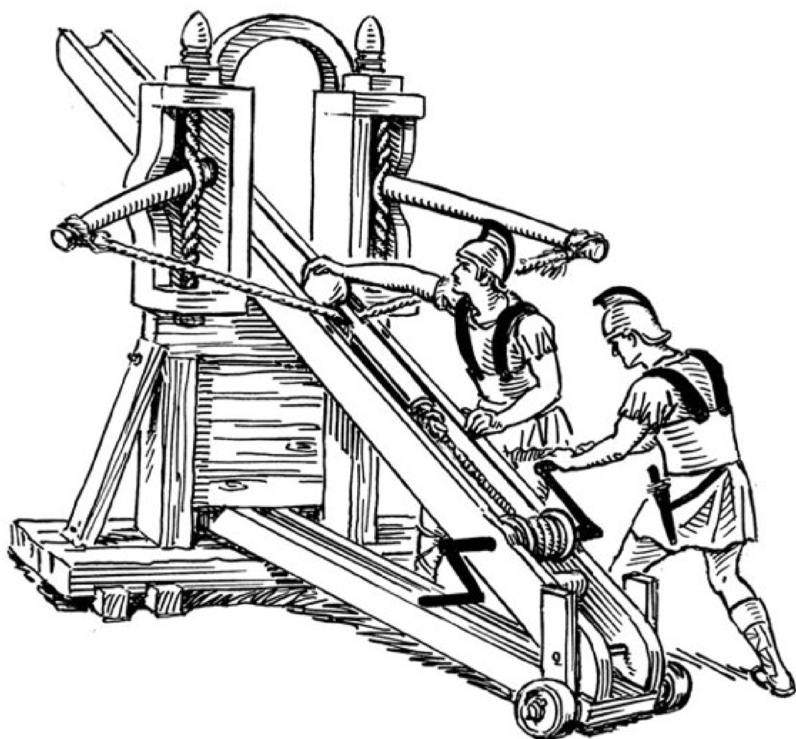
Más frágil era la posición de Venecia, y tendió a debilitarse aún más al correr del siglo. Dueña del Adriático, apoyaba su dominio sobre aquel mar en sus puertos de la costa dálmata, en especial Zara y Corfú. Pero su posición era mucho más delicada en Grecia, donde aún poseía Creta y Chipre (esta última sólo hasta 1571) y algunos puertos en el litoral del Peloponeso. El otrora orgulloso Imperio veneciano era ya más un recuerdo que una realidad.

De los planos a los planes

Como resulta fácil adivinar, existía una relación dialéctica entre el diseño de las galeras y las tácticas de la guerra naval que se valía de ellas como instrumento principal. Esto fue así desde la más remota Antigüedad. Entre los griegos, las flotas se situaban frente a frente y avanzaban una contra la otra siguiendo una de entre dos tácticas de acreditada eficacia: el *diekplus*, en la que las embarcaciones avanzaban en línea recta hasta que los navíos entrechocaban, y el *periplus*, en la que trataban de envolver al enemigo por los flancos. Pero el objetivo en ambos casos era el mismo: embestir las naves enemigas con el espolón y perforar sus cascos para provocar su naufragio, o destruir sus remos para condenarlas a la inmovilidad mientras la infantería saltaba al abordaje y se hacía con su control.

Durante siglos las batallas se desarrollaron de acuerdo con ese esquema y con muy pocos cambios. No se trataba, de hecho, de combates navales, sino de combates terrestres que se libraban sobre

las plataformas de madera flotantes que eran en realidad las naves de la época. Los romanos tampoco alteraron mucho este planteamiento. Tan sólo introdujeron dos novedades relevantes. La primera consistió en la incorporación a los barcos de guerra de verdaderas piezas de artillería, las *balistas*, que podían arrojar con fuerza grandes venablos, piedras o vasijas incendiarias sobre las cubiertas enemigas con el fin de reducir el número y la resistencia de sus tropas antes del abordaje. La segunda, que perseguía el mismo fin, residió en la invención del *corvus* o cuervo, una pasarela abatible montada en vertical en la proa de las naves y rematada en un gancho que, al dejar caer la pasarela sobre la borda de la nave enemiga, se enganchaba a ella firmemente, asegurando así un abordaje rápido y sencillo de esta por los legionarios embarcados, sin riesgo de que cayeran estos al agua al separarse las naves.



Balista similar a la empleada en las naves de guerra romanas. La sustitución de la artillería mecánica por la basada en la pólvora fue uno de los escasos cambios experimentados por las galeras a lo largo de dos mil años de historia.

No era muy distinta la táctica empleada por los dromones bizantinos, que atacaban también de proa con el espolón y abordaban luego las naves enemigas para tomarlas al asalto. Sólo en la fase de aproximación introdujeron una novedad, si bien fue decisiva para la

supervivencia misma del Imperio: el sifón, a modo de un tubo hueco de bronce activado mediante fuelles que se montaba en la proa de sus naves para arrojar sobre las enemigas una mezcla incendiaria, el llamado *fuego griego*, capaz de arder sobre el agua e incluso dentro de ella. Pero en la práctica, aunque mucho más eficaz mientras los bizantinos conservaron su secreto, no se trataba sino de un arma arrojadiza más, como las que ya empleaban los romanos, que no impulsó cambio alguno en la táctica.

En realidad, no llegaron estos hasta que los otomanos, jinetes de las estepas, alcanzaron el Mediterráneo y se sintieron obligados a cabalgar también sus olas. Al hacerlo, no dejaron, empero, de pensar como los jinetes nómadas que siempre habían sido y trasladaron al mar la táctica que empleaban en tierra, una táctica de caballería cuya movilidad extrema contrastaba con el estatismo tradicional de las batallas navales basadas en el uso de la infantería. La guerra en el mar sólo empezó a cambiar de verdad en las primeras décadas del siglo XVI, cuando los otomanos se hicieron dueños del Mediterráneo oriental.

Pero esta renovación se enfrentaba a condicionantes que no podían obviarse del todo. El primero de ellos residía, por supuesto, en el propio carácter de las galeras. Más que buques de guerra en un sentido moderno, eran instrumentos de una lucha anfibia que involucraba a un tiempo al mar y a la tierra, de modo que sus tareas habituales se relacionaban con esa concepción. Los ataques sorpresa contra las poblaciones del litoral enemigo; el bombardeo de posiciones costeras; el apoyo naval al desembarco de tropas, o el suministro y el refuerzo de ejércitos en campaña constituían las actividades más habituales de las galeras, que podían servir también como transportes rápidos. Resultaba, sin embargo, extremadamente raro el combate entre grandes masas de galeras, en una típica batalla naval, porque en realidad estas naves eran menos importantes que los cañones y los hombres que transportaban.

El segundo condicionante se refiere a la pobre autonomía de las galeras. Como apuntábamos más arriba, las pequeñas dimensiones de sus bodegas y el gran número de hombres que exigía su manejo imponían a estas naves la necesidad de un frecuente reaprovisionamiento, que les impedía pasar en el mar más de cuatro o cinco días sin tocar puerto. Por esta razón, resultaba de todo punto imprescindible para las flotas de galeras contar con una cadena sólida de enclaves fortificados donde recalar. El valor estratégico de estos puertos era, en consecuencia, muy alto, lo que convertía su protección y su conquista en objetivos prioritarios de cualquier campaña, pues perderlos o ganarlos podía suponer, alternativamente, la expulsión total de una zona o la posibilidad de dominar sus aguas por completo, tal como sucedió en el Mediterráneo oriental cuando los turcos

tomaron a los venecianos la base de Modón, que les abrió de par en par las puertas del Adriático. Desde una perspectiva táctica, las cosas eran distintas. Las campañas a larga distancia, como por ejemplo la invasión otomana de Malta en 1565, se volvían difíciles de emprender, pues debía acompañarse a las galeras de grandes flotas de barcos de vela, ya fueran carracas, galeones o naos, que transportaran en sus bodegas los pertrechos y suministros que aquellas requerían, necesidad que se incrementaba si, como en este caso, el objetivo de la campaña se hallaba en tierra.

No menos importante resultaba la escasa velocidad de las galeras. Por término medio, una galera ordinaria de veinticuatro bancadas de remos podía navegar a una velocidad de siete nudos, es decir, siete millas náuticas o un poco menos de trece kilómetros por hora. Pero, para mantener esa velocidad, el cómitre habría tenido que imponer a los remeros un ritmo de boga brutal que no podía mantenerse mucho más de una hora. En la práctica, un ritmo sostenible de remo lograba una velocidad de crucero de unos cuatro nudos, y ello teniendo en cuenta que durante buena parte de la travesía se utilizaría la vela con el fin de preservar la energía siempre preciosa de los remeros, que resultaba imprescindible para lograr la velocidad punta que se requería en los ataques o en las huidas. Este condicionante no puede olvidarse a la hora de comprender las tácticas más usuales del combate entre galeras.

Tampoco debe pasarse por alto la limitación que imponía la artillería, quizá la más determinante de todas. Aunque el objetivo último del combate entre galeras era el abordaje y la conquista de las embarcaciones enemigas, ningún comandante se lanzaba a él a pecho descubierto sin antes valerse de su artillería para reducir al mínimo la resistencia. Además, como las armas de mayor calibre estaban montadas a proa y no podían girarse, sino que se apuntaban a su objetivo variando el rumbo de la nave, era forzoso dirigir aquella hacia el enemigo y bogar hacia él a la máxima velocidad posible. Como el rango eficaz de los cañones, incluso los más grandes, no superaba los quinientos metros, ello exigía a su vez esperar a encontrarse muy cerca para dispararlos. Pero a máxima velocidad eran necesarios sólo unos dos minutos para recorrer quinientos metros, lo que quería decir que, una vez disparados, resultaba imposible efectuar una segunda descarga antes de que las naves chocaran con las del enemigo, y este tampoco podía consumar más de un disparo antes del choque. Luego, los barcos se enzarzaban en una melé de proporciones colosales en que todos ellos trataban de abordarse mutuamente; no podían ya maniobrar para desengancharse, y si lo hacían, apenas quedaban aguas libres para volver a situarse en posición de disparar los cañones de proa. Sólo las armas de menor calibre, mucho menos

efectivas, montadas sobre horquillas giratorias, podían dispararse en esta fase del combate. En conclusión, todos los comandantes hacían lo mismo: reservaban el único disparo de sus cañones más potentes para el momento de máxima eficacia, y este no era otro que el instante mismo en que los barcos estaban a punto de chocar entre sí. Como decía un experimentado marino de la época, el sonido de la descarga de los cañones debía coincidir con el que hacían los espolones al romperse.

De este conjunto de condicionantes derivan las tácticas de combate de las galeras. En líneas generales, las flotas se situaban de cara a una inminente batalla formando una gran línea con sus proas apuntando al enemigo, con los cañones prestos a disparar, y sus flancos –junto a la popa, la zona más vulnerable de las galeras tanto por su endeblez como por su carencia de artillería de gran calibre– protegidos por las naves amigas próximas para evitar las maniobras de envolvimiento o de ataque lateral. La línea por lo general no era continua, sino que se dividía en tres grandes cuerpos, el central, o de batalla, y dos laterales, o alas, a los que se añadía habitualmente un cuerpo de reserva, formando todo ello una disposición idéntica a la que se observaba en las batallas terrestres desde la Antigüedad. Al avanzar las naves, las alas se adelantaban, tratando de envolver al enemigo para atacarlo por retaguardia y colocarlo así entre dos fuegos, o, si el centro era más fuerte que el enemigo, atacaba con fuerza buscando crear huecos para cruzar sus líneas y rodearlo de igual modo.

Así las cosas, el combate podía quedar en nada, derivando en poco más que un inocuo intercambio de disparos desde una distancia segura y una posterior retirada, o, con mucha mayor probabilidad, estallar en forma de una descarga general a corta distancia previa a la formación de una melé en la que las galeras servirían ya tan sólo como plataformas para la lucha cuerpo a cuerpo, que resultaría decisiva en el resultado final de la batalla. De este modo, el bando que dispusiera de las tropas más numerosas y bien entrenadas se alzaba siempre con la victoria, a no ser que al comienzo de la batalla una maniobra audaz y afortunada, o el hundimiento de alguna nave, generasen huecos en las líneas enemigas por donde las galeras propias pudieran penetrar y atacar de flanco o envolver sus naves por retaguardia. Por ello resultaba habitual durante el combate que los almirantes tratasen de asegurarse la superioridad en los abordajes trasladando tropas de refuerzo de un lugar a otro mediante fustas y bergantines, y dejando en retaguardia un cuerpo de reserva que podía asimismo acudir a reforzar la línea allí donde pareciera necesario, tanto con finalidad ofensiva como defensiva.

En este contexto general hay que situar las diferencias tácticas

entre las diversas potencias navales, que se relacionan, como hemos anticipado, con el distinto diseño de sus galeras. Así, los españoles, dueños de galeras más grandes y mejor artilladas que llevaban a bordo la mejor infantería de Europa, trataban en todo combate de llegar al abordaje, en el que se sabían imbatibles, no sin antes haber descargado un único disparo a corta distancia de sus grandes cañones de proa para asegurarse una mínima resistencia enemiga. Los venecianos, por el contrario, evitaban a toda costa ser abordados, pues contaban con soldados escasos, no demasiado bien adiestrados y galeras muy ligeras y rápidas diseñadas para disparar y huir. Los otomanos tendían a buscar posiciones defensivas cercanas a la costa, junto a la que se colocaban con las popas sobre la playa y los cañones de proa apuntando al enemigo que se aproximaba. Por último, los piratas berberiscos, cuyas galeras eran las más ágiles y rápidas, pero contaban con tripulaciones muy bien adiestradas en el combate cuerpo a cuerpo, preferían atacar por sorpresa blancos aislados o en pequeño grupo, evitando los duelos artilleros y cifrándolo todo al abordaje de las naves enemigas. Así, en las grandes batallas como Lepanto su papel debía ser auxiliar, limitado al traslado de tropas o al refuerzo de puntos concretos de la línea de batalla.

[5] El programa ornamental de *La Real*, la nave insignia de don Juan en Lepanto, se comparaba al del *Argo*, el barco con el que, en la mitología griega, Jasón emprendió la busca del vellocino de oro, en el que había una tabla parlante procedente de la selva de Dodonea, donde se creía que las encinas hablaban.

[6] En contra de lo que suele creerse, una singladura no es sino la distancia que recorre un buque en un solo día de navegación.

[7] BICHENO, Hugh. *La batalla de Lepanto, 1571*. Barcelona: RBA, 2005. p. 62.

4

La vida en la galera dela Dios a quien la quiera

La mar es casa de pecadores y refugio de malhechores,
porque en ella a ninguno dan sueldo por virtuoso
ni le desechan por travieso. La mar disimula con los viciosos,
mas no es amiga de tener consigo cobardes, porque en mal
punto entra en ella el que es cobarde para pelear y temeroso de navegar.

Obispo de Mondoñedo (1539)

Hasta ahora hemos prestado atención tan sólo a los grandes Imperios, a su historia y a sus líderes; a sus mares y a sus naves. Hemos conocido, en fin, a los poderosos y a las armas con que se aprestaban a combatir, y sabemos cuál era el premio que esperaba al que se alzara con la victoria en aquella lucha secular. Conocemos de las galeras lo esencial de su diseño y sus procesos de construcción; hemos valorado sus limitaciones y analizado sus tácticas de combate. Pero nada hemos dicho todavía de las gentes que las tripulaban y las mandaban, las personas, humildes y muy desgraciadas en su mayoría, sin cuyo concurso esas máquinas de guerra, por otro lado tan hermosas y elegantes, no habrían sido sino carcasas sin vida, tristes, impotentes y vacías. Hablaremos, pues, a continuación de la existencia a bordo de las galeras y de los distintos colectivos humanos que formaban parte de ella.

Constituían la dotación de una galera, como la de cualquier buque de guerra de todos los tiempos, la tripulación, esto es, los hombres de mar necesarios para manejarla, y la guarnición, es decir, las tropas embarcadas que tenían por misión, en este caso, dar batalla a las enemigas y someterlas para asegurar la victoria en el combate naval, que no era, como sabemos, sino un combate terrestre librado sobre plataformas flotantes de madera dotadas de gran movilidad y potencia de fuego.

Chusma de forzados

Amén de los oficiales, de los que luego nos ocuparemos, formaban la tripulación de las galeras dos grupos bien distintos de personas: los remeros o galeotes y los marineros o gentes de mar. A los primeros se los conocía con el apelativo genérico, y no poco desdeñoso, de *chusma*, que ha quedado en castellano, siglos después de la desaparición del colectivo al que daba nombre, como sinónimo de gentes soeces y vulgares. No obstante, lejos de constituir un grupo humano uniforme, había en su seno notables diferencias. A finales del Medievo, lo formaban en su mayoría hombres libres y bien adiestrados, verdaderos profesionales que recibían por su trabajo un salario digno según los parámetros de la época. Aunque dura, su vida era más llevadera de lo que llegaría a ser después y no mucho peor de la que les habría esperado como jornaleros en tierra firme. En realidad, la boga *alla sensile*, la que por entonces se usaba en casi todas las galeras, suponía un menor desgaste muscular y su condición de hombres libres les granjeaba un mejor trato por parte de sus jefes y una alimentación más completa y variada, más de lo que la mayoría de los campesinos y pobres urbanos podían soñar con poseer en la Europa del siglo XV.



Don Quijote libera a los galeotes que encuentra en su camino. Las cuerdas de condenados a galeras fueron convirtiéndose en un espectáculo cada vez más frecuente en la España de los siglos XVI y XVII. DORÉ, Gustave. «Aventura de los galeotes». Grabado. En: CERVANTES, Miguel de. *El ingenioso hidalgo don Quijote de la Mancha*. Londres, París, Nueva York y Melbourne: Cassell & Company Limited, 1863.

Sin embargo, el incremento en el número de galeras y la creación de escuadras estatales estables hizo cada vez más difícil contar con remeros libres, máxime cuando los salarios que se les ofrecían no respondían a la evolución del mercado. El proceso tuvo mucha mayor repercusión en España, menos poblada y con más frentes navales a los que atender, tanto en el Mediterráneo como en el Atlántico, y más tarde incluso en los océanos Pacífico e Índico. El eficaz sistema *alla sensile* fue entonces sustituido por el nuevo sistema *alla scaloccio*, que exigía más remeros –cuatro o cinco por banco en lugar de tres–, pero menos cualificados, lo que no hacía ya tan necesario que su condición jurídica fuera la libertad. Los remeros libres y experimentados, conocidos en general como *buenas boyas* o simplemente *buenaboyas*, terminaron por convertirse en una selecta minoría –menos de la mitad en las galeras ponentinas, en especial las españolas– y la condición forzada y gratuita de los remeros se erigió en norma habitual. Incluso Venecia acabó por tener problemas para completar sus bancos con remeros asalariados, pues aunque las comunidades sometidas a soberanía de la Serenísima venían obligadas a aportar contingentes para servir en las galeras, la ley permitía liberarse de tal obligación a cambio de un pago en metálico y, habida cuenta de los exiguos salarios que se pagaban y del retraso sistemático con el que se percibían, dicha práctica se convirtió en mayoritaria ya en la segunda mitad del siglo XVI. Y no fue muy distinto lo que les ocurrió a los otomanos. A pesar de las grandes reservas demográficas que les aseguraba su inmenso imperio, el número de remeros experimentados y de carácter voluntario escaseaba cada vez más, lo que obligaba a reclutar por la fuerza a los necesarios para completar su exiguo número. Sabemos, por ejemplo, que la armada que se organizó para la invasión de Chipre en 1570 agotó enseguida las reservas habituales de remeros, que incluían los esclavos del sultán, de los pachás y los propios rais o capitanes de las galeras, los que habían de aportar algunas corporaciones de oficios despreciables y los reclutados en las tabernas, y hubo de recurrir al reclutamiento forzoso masivo. A tal fin, los cadíes de las ciudades tuvieron que emplearse a fondo, aunque con ello no lograron sino una inmensa caterva de campesinos inexpertos, muchos de los cuales morían en su camino a Estambul, que poco rendimiento podían tener en los duros bancos de las galeras. En cualquier caso, hacia la segunda mitad del siglo XVI, en todo el Mediterráneo la durísima tarea del galeote iba dejando de ser una profesión para convertirse, de uno u otro modo, en una condena.

Los galeotes se extrajeron desde entonces de las capas más bajas de la sociedad. Muchos de ellos eran esclavos tomados al enemigo; otros, convictos que habían sido castigados con la pena de galeras, y muchos otros, simples vagabundos, gitanos, pícaros o gentes sin

empleo estable que eran capturados por las rondas de enganche y forzados a enrolarse. Sin embargo, la necesidad de galeotes llegó a ser tan acuciante que, al menos en el caso de la España de Felipe II y sus sucesores, se presionó con insistencia a los jueces para que impusieran la pena de galeras, una de las peores que se usaban por entonces, incluso en castigo por delitos menores. Como indica José Manuel Marchena en su reciente estudio sobre las tripulaciones de las galeras españolas:

> La mayor parte de los galeotes eran ladrones, traidores, salteadores, blasfemos, asesinos o personas de entornos problemáticos. Sin embargo, el aumento de condenas a galeras por delitos menos graves provocó que hubiera personas en los barcos con pequeños deslices legales y sin un pasado plagado de fechorías. Por tanto, cualquier escritor, científico, zapatero o leñador que contradijese a los poderes fácticos en temas religiosos, por ejemplo, podría verse abocado al remo. Probablemente, si el delincuente fuese un hombre letrado, tendría recursos para no ir a galeras, pero no siempre. De hecho sabemos de la existencia de escritores que pasaron por la tortura del remo. Luego, ¿qué certeza real tenemos de la extracción social de la chusma?

La vida de todos ellos, empero, era la misma: una existencia en extremo penosa y corta en la que no hallaban satisfacción ni aun las más elementales necesidades de todo ser humano. Con razón escribiera tiempo atrás el célebre Gregorio Marañón que «galera suena en nuestros oídos a majestad y a gloria. Pero la gloria es, muchas veces, máscara que disimula un sobrehumano padecer». Ya fueran esclavos, penados o simplemente enrolados por la fuerza en una taberna en una noche en que se les hubiera ido un poco la mano con el vino, estos desgraciados, famélicos y casi desnudos, salvo por un tenue calzón de lino, con las cabezas y barbas rapadas, quemada la piel por el sol y la intemperie, vivían día y noche encadenados al remo, que, salvo los *buenaboyas*, libres de cadenas, no abandonaban ni por un instante. Comían a él uncidos como bueyes; dormían junto a él, bajo el duro banco en el que bogaban; sufrían con él ora un calor asfixiante, ora un gélido frío o una lluvia que les calaba los huesos; bajo él hacían también sus necesidades, ya fueran aguas mayores o menores, sin asearse nunca ellos mismos ni aun los propios bancos mientras duraba la navegación, pues sólo de tanto en tanto, una vez al mes era lo común, se baldeaban aquellas naves o se sumergían en el mar para desinfectarlas un poco. Tan nauseabundo llegaba a ser su olor que era lugar común entre la gente de los puertos afirmar que la llegada de una galera se percibía mucho antes por el olfato que por la vista.

Quizá por ello, cuando había posibilidades, y siempre en puerto, la limpieza de estas naves se completaba con su perfumado, que se

llevaba a cabo frotando sus superficies con plantas olorosas comunes, como romero, tomillo o lentisco. Los documentos que así lo atestiguan son abundantes, y tan relevante debía de ser esta curiosa práctica para el buen mantenimiento de las galeras que se incorporaba incluso su obligatoriedad en los asientos firmados por la Corona con particulares para el arrendamiento de aquellas. Por ejemplo, en el firmado con el capitán don Rodrigo de Portuondo en 1523, una de sus cláusulas decía:

> Otrosí que el patrón o cómitre de cada galera tenga cargo de hacer barrer y limpiar cada mes cada una de las dichas cuatro galeras muy bien por la sanidad de la gente y chusma así sotacubierta como sobrecubierta y asimismo se hayan de perfumar cada semana con romero donde se pudiere haber y que donde se pudiere haber *[sic]* y que donde lo hubiere se tomen para traerlo de provisión en las dichas galeras y que el dicho capitán apremie y pene a los dichos patrones y cómitres si no tuvieren limpias las dichas galeras como dicho es.[8]

De un modo u otro, perfumadas o no las galeras, la vida de los galeotes debía de ser horrible. Y no lo era menos su muerte, que rara vez era pacífica e incruenta. Encadenados a sus remos morían aquellos hombres si la galera se iba a pique en un combate o tormenta, sufrían heridas terribles si era abordada o ardían vivos si se incendiaba y nadie, como era lo habitual, acudía en el último momento a liberarles de sus cadenas. Y aún peor era la suerte de los que sobrevivían para ser capturados por el enemigo, que les aseguraba un destino de esclavitud cierta, sin posibilidad alguna de rescate, pues pocas vidas había entonces que valieran menos que la de un triste galeote. Con toda razón ha escrito Roger Crowley que «[…] la galera a remos consumía hombres a modo de combustible».

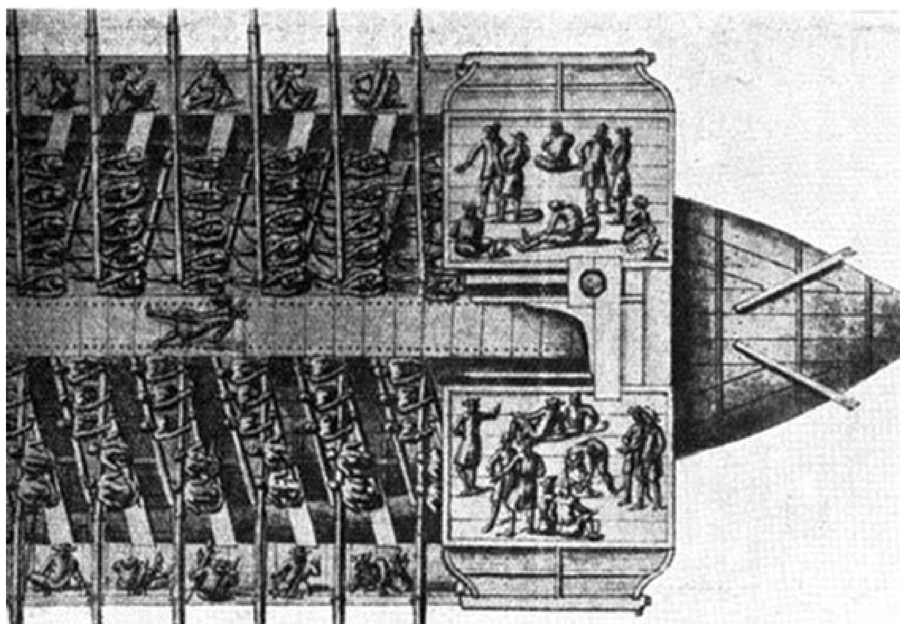
La alimentación no podía tampoco ser peor. El agua, primera necesidad del cuerpo humano, era muy escasa y de mala calidad, pues, como sucedía en todos los navíos de la época, se estropeaba enseguida en los barriles en que se almacenaba y se pudría, adquiriendo un característico color verdoso. Pero incluso verde y podrida la anhelaban los tripulantes de las galeras, pues como escribía el clérigo español del siglo XVI fray Antonio de Guevara, no había en ellas cosa «más deseada y de que haya menos abundancia». No era mucho más abundante ni de mejor calidad la comida. Formaba su base y principal ingrediente el llamado *bizcocho*, que no era sino un tosco bollo de pan negro, de harina de trigo sin refinar, amasado sin levadura en forma de torta pequeña y cocido dos veces para secarlo y, al evitar así que fermentara después, hacerlo más duradero. Tan duro era el resultado que sólo podía ingerirse con cierta comodidad si se mojaba bien antes en agua, la del mar si fuera preciso, para reblandecerlo. A tal punto llegaba la dureza del bizcocho que llegó a

convertirse en la chanza más habitual de que eran objeto los novatos la de dejarles morderlo sin advertirles antes de su reciedumbre, para ver cómo se les saltaba algún diente en el intento, suceso que debía de ser, a juzgar por los testimonios que se conservan de la época, no poco frecuente. Acompañaban a este desagradecido bollo las *menestras*, simples cocidos de legumbres con un poco de aceite que se daban a los galeotes dos veces al día, casi siempre habas, puras y peladas, judías, guisantes o lentejas, y sólo muy rara vez garbanzos o arroz, que se tenían por *legumbres finas* y se reservaban para las grandes solemnidades o los días de esfuerzo extremo en la boga. Y, en fin, por la noche, y para calentar un poco el estómago antes del sueño, con los restos de bizcocho de la jornada se cocía la llamada *mazmorra*, brebaje inmundo que apenas calmaba el famélico estómago de los galeotes. Con razón podría lamentarse de la comida a bordo de las galeras del rey un personaje de un relato contemporáneo como aparece en *La vida en la galera preguntada por un caballero de Sevilla á un galeote de la misma cibdad*:

Mi comida ansias extrañas;
Poco pan, negro, podrido,
Do el gusano regordido
Y sucias chinches y arañas
Hacen habitanco y nido.
Pan de diez afíos de afán,
Cernido con mala harina;
¿Puede ser mayor mohína
Que entre la costra del pan
Hallemos la chinchelina?
Jesucristo me socorra
Con favores soberanos;
Cuando en la costra hay gusanos,
¿Qué no habrá en la mazmorra?

Tales eran, en fin, los usos alimenticios en las galeras, que sólo mejoraban escasamente, con añadido de las citadas legumbres finas, un poco más de aceite, vinagre y vino, cuando se requería de los galeotes un esfuerzo sostenido, tal como sucedió, por lo que sabemos en la propia batalla de Lepanto. No se trataba de una dieta muy distinta de la que se usaba por entonces en los barcos que hacían la travesía de las Indias, con la salvedad de que las galeras, al menos, tocaban puerto cada cuatro o cinco días, a diferencia de aquellos bajeles, que navegaban durante semanas sin avistar tierra. Por ello eran mucho más raros en sus bodegas problemas que sí aquejaban a los alimentos que llevaban los buques del Atlántico, como que se agusanase el pan o se pudriera el agua. Pero, al ser su dieta la misma, sí se manifestaban con igual frecuencia terribles enfermedades vinculadas a la carencia de vitaminas, como el escorbuto, el beriberi o

la pelagra. Y no otra cosa sucedía con los males asociados a la falta de higiene, como las plagas de pulgas, piojos y chinches que torturaban por igual a los remeros de las galeras y a los marinos de los galeones.



Disposición de los galeotes en una galera del siglo XVI. En el centro de la nave se observa el corredor de crujía, que la divide en dos cámaras de boga. Como puede verse, los bancos no se disponen de forma perpendicular a la eslora de la nave, sino en diagonal, como una espina de pez.

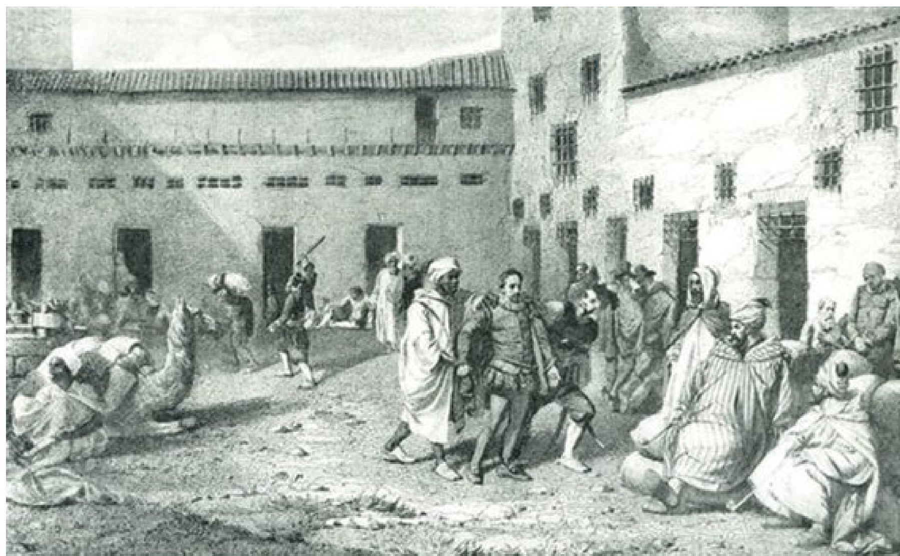
Algo podía haberse hecho por paliar tanto sufrimiento, pero si algo se hacía, en contadas ocasiones, era tan sólo como fruto de la mayor humanidad de algunos jefes o almirantes, que mejoraban de su bolsillo la dieta o la higiene de sus remeros, o añadían a las tripulaciones cirujanos y médicos conocedores de su oficio. Sucedía con mucha mayor frecuencia lo contrario, que empeorasen aquellas como resultado de las corruptelas de los asentistas que daban suministro a las escuadras, pues no eran pocos los dados a acrecer su margen de beneficio a costa de recortar unos gastos ya de por sí ínfimos en relación con lo que habría exigido asegurar a los galeotes una alimentación y una higiene dignas. Y en cuanto al personal sanitario a bordo de las galeras, poco había que mereciera ese nombre. Por lo general, se embarcaban en ellas simples barberos y cirujanos que compraban el título por cuatro cuartos y no sabían de tales oficios sino la forma de amputar miembros, coser heridas, vendarlas o aliviarlas con emplastos. Y ni aun esto debían de hacerlo muy bien, a tenor de lo que se les pagaba, menos incluso que a los trompetas y chirimías, y del hecho cierto de que eran antes los

capellanes de las naves los que se ocupaban de cuidar a los heridos y enfermos que los propios barberos y cirujanos, quizá porque el consuelo espiritual que proporcionaban aquellos era mucho más real que el ficticio alivio físico que aseguraban estos.

Por si fuera poco todo esto, empeoraba aún más la vida de los forzados la inhumana disciplina que se les imponía. La más mínima falta podía ser castigada con una pena desproporcionada y brutal, tal era el desprecio y el temor que aquellos desgraciados infundían en sus superiores. El azote era tan habitual que ni aun castigo podía ser considerado, ya que con él animaba el cómitre a la boga a los casi siempre exhaustos remeros a golpe de rebenque o corbacho, un cabo grueso que hacía restallar sobre la espalda de los sufridos galeotes al primer signo de relajación. Los tenidos por tormentos eran, sin duda, mucho más crueles. Una blasfemia contra Dios, la Virgen, la Santa Cruz o los santos se castigaba con un año más de condena, y otro más si se repetía. La sodomía, activa o pasiva, tenida por la Iglesia por pecado nefando, pero sin duda bastante frecuente, merecía la muerte en la hoguera delante de toda la armada en cuanto se tocara tierra. Resultaba bastante común cortar orejas y narices, o provocar al infractor dolores inhumanos. Marañón nos describe el caso de un desventurado al que el capitán, no se sabe por qué falta, *mandó estropear*, y a fe que lo hicieron, pues no se les ocurrió manera mejor de lograrlo que izarlo de la entena durante quince minutos llevando atada al escroto una talega con dos balas de cañón. Y si era la muerte la pena, cosa que no debía de ser infrecuente, se daba siempre al infractor con el mayor dolor posible, por ver de que fuera lo bastante ejemplarizante para disuadir a los galeotes de la rebelión o la simple desobediencia. Se conoce así el caso, que también refiere el doctor Marañón, de un reo que murió descuartizado tras atársele sus miembros a cuatro galeras que se dieron al remo en direcciones opuestas. Así las cosas, la muerte por ahorcamiento, más que una desgracia, podía llegar a ser para aquellos desventurados un don divino que les apartaba sin mucho dolor del perenne sufrimiento de su penosa existencia.

Pero incluso entre los forzados existían también notorias diferencias. No puede concebirse, sin lugar a dudas, vida más desventurada que la de los esclavos, que sufrían penalidades terribles a bordo de las galeras, pero las sufrían aún mayores en las largas temporadas que estas pasaban fondeadas en puerto. Gracias a los estudios de los últimos años, conocemos con mucho detalle cómo era aquella vida en el caso de los galeotes cristianos que remaban en las galeras de los piratas berberiscos. Cuando la flota corsaria amarraba, ya fuera para su obligado mantenimiento o por haber concluido la temporada de navegación, marcada por el buen tiempo en el mar, los

esclavos eran liberados de los remos y trasladados de inmediato a los llamados *baños*, que sin duda lo habían sido en tiempos, pero entonces no eran sino ergástulas o corrales de esclavos. Allí reposaban por las noches aquellos desgraciados, pues mientras el sol se hallaba en el cielo no conocían descanso alguno. Su interminable jornada transcurría en trabajos fatigosos, como cargar pesadas piedras o dragar el puerto, siempre con una cadena atada al tobillo que arrastraba una gran bola de hierro para evitar su fuga.



Reconstrucción imaginaria de un baño de Argel según un aguafuerte de Vallejo. La vida en estas prisiones de esclavos debía de resultar extremadamente dura.

Y a la dureza de las tareas se sumaba la mortificación. Tal como ha escrito el historiador norteamericano Robert Davis, uno de los estudiosos más recientes y concienzudos de la esclavitud cristiana en los estados piratas musulmanes del norte de África, no había entonces fuerza alguna que pudiera proteger al esclavo frente al maltrato, pues no sólo no existían leyes que lo hicieran, sino que tampoco podían contar aquellos desdichados con el apoyo de una opinión pública sensible y benevolente, ni menos aún con el interés de los países extranjeros, pues la esclavitud no había sido abolida todavía en ninguno de ellos, y sus clases dirigentes se preocupaban tan sólo de rescatar a los suyos. Además, los esclavos cristianos eran muy abundantes, lo que les convertía en mercancías baratas que no interesaba preservar en buen estado, y por si esto fuera poco se trataba de infieles que merecían todo el sufrimiento que pudiera infligírseles.

Algo distinta, aunque no demasiado envidiable, era la vida de los marineros. Se trataba, por lo general, de voluntarios que se enrolaban en las galeras en busca de aventura, botín o venganza, o de prófugos de la justicia que hallaban en el mar una huida fácil; y, a veces, simplemente de indigentes deseosos de un plato de comida segura y un lugar donde alojarse. Solían ser hombres muy humildes, sin oficio ni beneficio que les permitiera sobrevivir de mejor forma en aquella sociedad tan dura con los que carecían de medios de subsistencia, y su condición, en fin, era tan sólo un poco mejor que la de los galeotes.

La marinería solía diferenciarse en las galeras, como en el común de los navíos del rey, en tres grupos: los marineros que poseían ya alguna experiencia en las tareas propias de su oficio; los grumetes, jóvenes, por lo general menores de veinte años, que aún las estaban aprendiendo, y los pajes, niños de diez a doce años que servían en las naves como criados de jefes y oficiales, librando así a su familia de la onerosa carga de mantenerlos, y resultaban tan demandados que terminaron por escasear, al punto que, ya en la segunda mitad del siglo, llegaron a embarcarse mozos negros para que sirvieran de pajes. En cualquier caso, dentro de esta última categoría, la más ínfima de las galeras después de los galeotes, parece que había también diferencias, pues no era tan dura la vida de quienes, protegidos de algún oficial, se limitaban a servirle de criado, como la de quienes, por carecer de protector, habían de encargarse de las tareas más ingratas, como barrer, limpiar, repartir el rancho y otras semejantes.

Junto a la marinería no cualificada, encargada de las tareas más sencillas y penosas, completaban la tripulación de la galera los trabajadores especializados. En las galeras españolas tenían todos ellos empleos y nombres sugerentes que bien vale la pena recoger aquí. El *conserje* se ocupaba de auxiliar al piloto en la navegación, indicándole el mejor rumbo entre bajíos, corrientes y vientos; el *remolar* tenía por misión el mantenimiento de los remos, que debía reparar o sustituir cuando fuera necesario; el *calafate* se ocupaba de igual tarea en cuanto al casco, buscando y reparando las posibles vías de agua; el *lombardero* hacía lo propio con la artillería; los llamados *pañoleros* eran responsables de los pañoles o almacenes de víveres y municiones; los *boteros*, de los barriles; el *barbero*, de la salud de los cuerpos; el *capellán*, de las almas; el *alguacil*, en fin, de mantener el orden de la chusma, asegurando sus herrajes y evitando que se soliviantara. Por encima de todos ellos, mandaba la galera el *capitán*, por lo general de elevada condición social y poco experto en las lides náuticas, asistido en las tareas de navegación por el *patrón* y el *piloto*, y en el manejo de la chusma por el *cómitre* y uno o dos *sotacómitres*. Eran estos últimos

personajes especialmente despreciados y odiados, no sólo por los galeotes, sino incluso entre el vulgo, que los tenía por incapaces y brutales. Armados con el corbacho, con el que golpeaban las espaldas de los remeros, y siempre provistos de un silbato para ordenar las maniobras, dirigían de hecho la marcha de la galera, fuera a remo o a vela, y actuaban como verdaderos intermediaros ejecutivos entre las órdenes del capitán y su cumplimiento.

¿Era la vida de estos hombres mejor que la de los infelices galeotes? Es de suponer que sí. Comían, al menos, mucho mejor que aquellos, pues junto al inevitable bizcocho, recibían los marineros una ración diaria, casi un litro, de vino, bebida que rara vez paladeaban los forzados, y un día de cada dos se les daba también carne en salazón o tocino con guarnición de menestra de arroz, tenido por legumbre fina como ya vimos. Ocho días al mes recibían también queso con habas o garbanzos, y otros nueve comían pescado, por lo general atún o sardina, también con menestra de habas o garbanzos. Pero en cuanto al resto de las necesidades humanas no se hallaban mucho mejor, pues la vida en las galeras, con su reducido habitáculo, imponía a todos sus moradores, en mayor o menor grado, servidumbres inevitables.

Lo era, desde luego, la falta de mujeres, cuya presencia a bordo de estas naves, con las salvedades que luego veremos, no era demasiado frecuente, aunque no por ello se hallaba el sexo tan ausente de la vida de las galeras como sus capellanes, o los menos comprensivos entre ellos con las necesidades humanas, habrían deseado. Las relaciones homosexuales eran cosa frecuente, por más que la documentación de la época, mediatizada por una omnipresente Iglesia que la tenía por pecado perverso, tratara de ocultarlo. Buena parte de ellas adoptaba las formas *clásicas*, es decir, el intercambio sexual entre hombres maduros y muchachos de corta edad, al punto de que era lugar común entre los eclesiásticos de la época atribuir la causa primera de la sodomía al gran número de soldados jóvenes que se embarcaban en las galeras, que constituían, desde su punto de vista, una tentación demasiado poderosa para los demás. Pero los propios mandos, buenos conocedores de la psicología de sus hombres, debían, por lo que sabemos, de fomentar estas relaciones, ya fuera facilitando ingresos a quienes aceptaban hacer aquel *oficio de mujeres*, como entonces se decía, ya tolerando simplemente dicha actividad.

No menor servidumbre ni menos fuerte era la que imponía, en aquellas naves que, a diferencia de los solitarios galeones y naos atlánticas, navegaban siempre con grave riesgo de entrar en batalla, el omnipresente terror a la muerte. Y la respuesta ante la muerte, en una era de creencias hondamente sentidas y almas incultas y sencillas, no podía ser otra que la intensificación de la religiosidad, no mucho

mayor por entonces, a pesar de su fama, entre los españoles de lo que podía ser entre los venecianos o los turcos, aunque correspondan a aquellos en su mayor parte los testimonios con que contamos. Con razón escribía en tiempos de Carlos V el célebre cronista Gonzalo Fernández de Oviedo: «Si queréis saber orar, aprender *[sic]* a navegar, porque, sin duda, es grande la atención que los cristianos tienen en semejantes calamidades y naufragios para se encomendar a Dios y a su gloriosa madre».

En cualquier caso, el capellán, por lo general un clérigo regular, no faltaba nunca a bordo de las galeras cristianas, ni se perdonaban los rezos fervientes antes de la batalla, como luego veremos que sucedió en Lepanto, ni las oraciones colectivas al alba y al ocaso. Y en el momento supremo, cuando el combate era inminente y el miedo se apoderaba de los espíritus, raro era el soldado, por aguerrido que fuera, que no pronunciara a viva voz plegarias y súplicas a Dios, la Virgen o los santos, rogando le amparasen en tan difícil trance. La religión y la batalla, en las galeras y fuera de ellas, marchaban siempre de la mano en aquella era paradójica de violencia y de fe.

Y pocas eran las distracciones que la vida a bordo ofrecía para alejar por un tiempo del ánimo el indeleble temor de la muerte. Por supuesto, había quien llevaba consigo instrumentos musicales no muy voluminosos, como flautas o guitarras, que tocaban en los ratos libres con permiso del capitán, e incluso se usaban con estos fines lúdicos las propias chirimías que toda galera había de llevar para transmitir las órdenes. También se toleraban los juegos de azar, aunque estaban prohibidos por ser tenidos como causa habitual de pendencias y desórdenes, pues bien sabían los capitanes cuán conveniente les resultaba permitir algún tipo de desahogo a sus hombres si querían evitar de seguro desórdenes aún mayores y mucho más difíciles de controlar. Eran estos juegos de naipes o de dados, e incluso a veces otros más violentos, como las peleas de gallos, y en ellos se apostaba bien fuerte en ocasiones, aunque la prohibición de hacerlo fuera aún más dura que la que proscribía el juego mismo. Pero el más sencillo y popular de los pasatiempos era sin duda el de contar historias, pues los marinos del siglo XVI, como sus camaradas de todos los tiempos, tenían muchas aventuras en su haber, bien fueran vividas por ellos mismos u oídas a otros, y eran por igual aficionados a contarlas y a escuchar con atención las que traían sus compañeros. Este pasatiempo era a veces sustituido por el de leer en voz alta el que sabía alguna novela o libro de caballerías, que era el género más popular entre el pueblo llano en aquel tiempo. Pero nada era todo aquello en comparación con las distracciones que ofrecían los propios puertos en los que atracaban las galeras cada cuatro o cinco días para reponer suministros, y que las recibían con los brazos abiertos, pues quien más

y quien menos de sus habitantes veían en ellas la ocasión de hacer prosperar sus negocios y trabajos con los ansiosos clientes que de ellas descendían.

María, la Bailaora

¿Pero qué hay entonces de las mujeres? ¿Acaso no se las encontraba a bordo de las galeras mediterráneas en el siglo XVI? ¿No acompañaban a los soldados y marineros embarcados como lo hacían en tierra, desde tiempo inmemorial, con los ejércitos en campaña?

No parece que esto fuera así en el caso de las otomanas y berberiscas, embajadoras de una sociedad que separaba de modo estricto el mundo de los hombres, del que las naves de guerra formaban parte, del mundo de las mujeres, recluidas en los harenes por poderosas que pudieran llegar a ser. Pero lo era sin duda en el caso de las galeras cristianas, ya fueran aquellas españolas, genovesas o venecianas o incluso del papa. Aunque por lo general estuviese prohibida, la total relajación al respecto era la norma, pues bien sabían los capitanes cuántos males podía traer la forzada abstinencia sexual de unos hombres que sufrían tan dura vida. Sólo en la presencia de las mujeres en las galeras durante la navegación se trataba de imponer un mayor respeto a la norma, pues podían estas distraer a la dotación de la nave y aun provocar pendencias que pusieran en peligro la disciplina. Aun así, no era demasiado extraña la presencia de mujeres en las travesías, eso sí, casi siempre esposas de los oficiales que acompañaban a su marido. Pero como estas solían viajar con sus criadas, que eran objeto de una verdadera persecución por parte de los hombres, el efecto era el mismo que si se permitiera viajar a mujeres solteras. Se promulgaron para evitarlo frecuentes bandos que prohibían estos viajes, pero tanta reiteración es la mejor prueba de su incumplimiento sistemático.

El mayor riesgo, no obstante, se daba en las largas campañas, en cuyo transcurso viajaban siempre mujeres en las galeras, tal como lo hacían con los ejércitos de tierra. En la que culminó en la batalla de Lepanto las había desde luego; incluso conocemos a una de ellas: María, la Bailaora, que se disfrazó de soldado para poderse embarcar junto al hombre de quien estaba enamorada en la mismísima galera de don Juan. Y no menor era el peligro cuando las naves tocaban puerto. Subían entonces a bordo las prostitutas, las cuales, en espacio tan angosto como el que ofrecían las galeras, no se podían esconder, como recuerda no sin cierta sorna el obispo de Mondoñedo:

> Es privilegio de galera que ni el capitán, ni el cómitre, ni el patrón, ni el piloto, ni el remero, ni pasajero puedan tener, ni guardar, ni esconder

> alguna mujer suya ni ajena, casada ni soltera, sino que la tal de todos los de la galera ha de ser vista y conocida, y aun de más de dos servida; y como las que allí se atreven ir son más amigas de caridad que de castidad, á las veces acontece que habiéndola traído algún mezquino á su costa, ella hace placer á muchos de la galera.

No eran las únicas. Sabemos también que, a pesar de las prohibiciones, subían también a bordo, e incluso quedaban allí de noche, las mujeres de los forzados, y parece ser que algunas de ellas aprovechaban, o eso creían las autoridades, sus visitas para dar a sus maridos medios con los que romper sus cadenas y fugarse, lo que motivó también reiteradas prohibiciones e intentos de control que nunca resultaron demasiado eficaces.

Gentes de guerra

Completaba la dotación de la galera, junto a la tripulación, la llamada *guarnición*, que no era sino el conjunto de las tropas embarcadas. Todas las galeras mediterráneas, con excepción de las berberiscas, en las que todos a bordo eran a un tiempo tripulantes y soldados, embarcaban tropas prestas al combate, pero estas resultaban de muy desigual calidad en las distintas escuadras. Los mejores soldados del Mediterráneo eran, sin lugar a dudas, los jenízaros otomanos y los tercios españoles, si bien estos últimos tenían ventaja porque añadían a su veteranía su buen entrenamiento, su excelente organización y su armamento ofensivo y defensivo de mayor calidad. La batalla de Lepanto fue, en gran medida, un combate singular entre los tercios españoles y los jenízaros otomanos en el que se impusieron con toda claridad los primeros. Pero ¿estuvieron aquellos tercios siempre presentes sobre las inestables cubiertas de las galeras o hubo allí antes que ellos alguna otra unidad militar? ¿Contaban las otras potencias navales con fuerzas comparables?



Cervantes combatiendo en el esquife de la galera *Marquesa*. Dibujo de Galbán, grabado por Martínez. La dureza de la guerra en el mar en el siglo XVI era extrema, pues la estrechez del espacio en que se desarrollaba el combate y el riesgo de morir por ahogamiento aumentaban en mucho las bajas.

Como ha escrito José Manuel Marchena, la galera era un barco de guerra y como tal requería personal especializado en la guerra naval, no en cualquier tipo de guerra, pues el combate sobre aquellas vacilantes tarimas flotantes que eran las galeras tenía sus propias tácticas y sus propios peligros. A pesar de ello, en España esta necesidad tardó mucho tiempo en reconocerse. Los asientos o contratos en virtud de los cuales se armaban las galeras del rey exigían como condición necesaria la presencia de un pelotón de arcabuceros, pero no se requería a estos soldados especialización alguna en el combate naval. No constituían una infantería de marina, ni siquiera rudimentaria; se trataba, sin más, de milicias reclutadas por los propios asentistas. En 1531, por ejemplo, las Ordenanzas imponían que los oficiales al mando de la nave, desde el capitán al cómitre, así como la marinería misma, fueran también provistos de arcabuz y supieran manejarlo. De algún modo, todos los hombres a bordo de la galera, y de algún modo ninguno de ellos, eran entonces *gentes de guerra*.

Pronto se vio, no obstante, la conveniencia de dotar a los soldados de mandos específicos que asegurasen su disciplina y su adiestramiento. El primer paso en este sentido fue la creación en 1531 de los caporales o cabos de escuadra, que fue seguido muy pronto por otros oficiales. En 1535 se introducen al fin un capitán de la gente de

guerra, un alférez, un sargento, un pífano y dos tambores para transmitir las órdenes. Bajo su responsabilidad, fueron definiéndose también las pagas y las obligaciones de los soldados, lo que da muestras de su creciente profesionalidad. Pero la culminación de este proceso sólo se produjo en la época de Felipe II, que ordenó por vez primera embarcar en las galeras tropas regulares de infantería, liberando así a los asentistas de la obligación de proporcionarlas a su costa.

Cosa distinta es lo que opinaban los soldados que recibían la orden de embarcar, que sabían cuán peor podía ser la vida en el mar que la de sus compañeros en tierra. Por ello, los mejores soldados de los tercios, los castellanos, rechazaban servir en las naves, dejando aquellos destinos, si podían lograrlo, a los valones e italianos, que parecían resistirse menos. Pero la decisión era muy acertada. El rey estaba construyendo, por primera vez, su propia flota de galeras, con lo que embarcar tropas que él mismo pagaba parecía lo más razonable. Por otra parte, los integrantes de los tercios eran profesionales de inmejorable calidad y podían, si era necesario, combatir también en tierra. Veía así la luz una idea, el concepto militar de *fuerza de desembarco*, que resultaba del todo revolucionaria para la época, pues suponía la creación de tropas de infantería capaces no sólo de saquear posiciones costeras como hasta entonces, sino de ocupar de forma duradera una posición en tierra y defenderla de posibles ataques con base en ella. Quedaba por dar un último paso: la configuración de una infantería de marina estable. La creación del llamado *Tercio de Armada*, y más tarde del *Tercio de Galeras*, sin duda respondieron a la conveniencia de contar con soldados que no le hicieran ascos al mar sin perder por ello su excelente adiestramiento. Problema distinto era el que derivaba de la siempre difícil relación entre el capitán de la galera, la máxima autoridad a bordo, y los propios de los tercios, a la que se dieron diversas soluciones hasta que se optó, ya en el siglo XVII, por dotar a las galeras de «capitanes de Mar y Guerra», lo que suponía una clara apuesta por la militarización que sería la norma en todas las Armadas europeas a partir de esa época.

Pero ¿qué eran los tercios? Se trataba en pocas palabras, de una fuerza militar profesional reducida, pero de enorme eficacia y combatividad con la que contaban los monarcas españoles desde comienzos del siglo XVI. Los campos de batalla de la Edad Media habían vivido bajo el imperio indiscutible de la caballería, pero desde mediados del siglo XV parecía haberse afirmado de nuevo el dominio de la infantería. Los pioneros habían sido los suizos, cuyos impresionantes cuadros de seis mil infantes armados con picas de cinco metros de longitud hicieron morder el polvo a los orgullosos caballeros borgoñones en Nancy (1477). Los hispanos habrían, sin

embargo, de superar bien pronto a los helvéticos. Un gran militar, curtido en la guerra de Granada, Gonzalo Fernández de Córdoba, pronto llamado el Gran Capitán, supo comprender que la única forma de vencer sobre tan compacta masa de infantería era superarla en orden, movilidad y potencia de fuego. Para ello, redujo los efectivos del cuadro a la mitad, tres mil infantes, y armó a uno de cada tres con arcabuces, una poderosa arma de fuego capaz de perforar sin dificultad las gruesas armaduras de la caballería. Estas características dieron a las nuevas unidades la hegemonía en los campos de batalla europeos hasta mediados del siglo XVII. Pero este ejército no era nuevo sólo en su armamento y en su táctica. El secreto de su imbatibilidad casi legendaria residía también en lo peculiar de su reclutamiento, quizá el más revolucionario de sus rasgos. Ya no se nutría, como los ejércitos medievales, de las mesnadas nobiliarias, ni tampoco de simples mercenarios, como los lansquenetes alemanes o los piqueros suizos, sino de soldados enviados por las ciudades o reclutados por oficiales que hacían de la milicia su vida y desarrollaban un profundo sentido de lealtad hacia su soberano. Ello les hacía mucho más fiables y entregados que los mercenarios suizos o alemanes, prontos a rebelarse cuando se retrasaba su paga. Aunque los soberanos españoles nunca dejaron de valerse de mercenarios europeos, el núcleo de los tercios viejos fueron siempre los castellanos, cuya fama de combatientes arrojados y habilidosos era justamente merecida.

Los otomanos disponían también, no obstante, de una fuerza militar de élite que embarcar en sus galeras. De los dos integrantes de su ejército profesional, sin duda eran los jenízaros el cuerpo más prestigioso, el equivalente entre los otomanos a los tercios españoles y no mucho menos temible que ellos para sus enemigos. Explican este hecho, como en el caso español, las peculiaridades de su reclutamiento y su formación. Los primeros jenízaros fueron soldados capturados en 1365 en la batalla de Adrianópolis que Murad I, muy consciente de la escasa fiabilidad de las tropas tribales turcas tradicionales, se reservó para su propia protección. En los años posteriores, los sucesivos sultanes fueron incrementando el número de jenízaros y los reclutaron de un modo del todo distinto a las tropas ordinarias para asegurarse así su eficacia y su lealtad. Este nuevo sistema de recluta se basaba en la *devshirme*. Arrancados de sus familias con muy corta edad, los futuros jenízaros se encontraban de repente privados de sus afectos e ingresados en escuelas especializadas de formación que funcionaban de un modo similar a los monasterios europeos. Allí, por completo aislados del mundo, no sólo recibían una instrucción muy perfeccionada, tanto militar como cultural y religiosa –incluso contaban con sus propios derviches sufíes–, sino que creaban entre ellos nuevos y muy intensos vínculos afectivos. De este modo, su

competencia profesional y también su lealtad hacia el sultán quedaban aseguradas, al punto que terminaban por considerar su hogar al Cuerpo de Jenízaros y veían al soberano como su verdadero padre. Constituían así los jenízaros no sólo un cuerpo de élite, sino más bien una suerte de orden militar, semejante a los templarios o los hospitalarios, muy devota de la religión islámica y entregada en cuerpo y alma a la defensa del Imperio.

Una vez formados, los jenízaros llevaban una vida cómoda, con la única exigencia, que comenzó a relajarse a finales del siglo XVI, de permanecer célibes y cuidar su cuerpo y su mente para mantenerlos siempre dispuestos para el combate. Pero tanto esa presunta comodidad como la preparación militar misma podían variar mucho en función del destino de cada unidad. Una parte de ellas servían como policía, sin otra misión que la de preservar el orden público en las medianas y grandes ciudades del Imperio, pues en el campo correspondía esa tarea a los espahíes *timariot*, y lejos de conservar su moral y sus aptitudes para el combate, fueron adoptando una mentalidad conformista e incluso llegaron a desempeñar un importante papel en la vida económica de las localidades donde estaban destinados. Otras, empero, fueron siempre verdaderas tropas de élite que permanecían en la propia Constantinopla, dedicadas a guardar la persona del sultán y las dependencias del palacio imperial de Topkapi, como una guardia pretoriana extremadamente leal y competente, pero también, con el tiempo, tan influyente que terminó por actuar como un agente político de primer orden en la vida del Imperio. Y eran estos últimos los que, junto a los *azap*, tropas de muy escasa calidad reclutadas en el seno de las comunidades campesinas turcas y pagados a sus expensas, constituían la guarnición de las galeras otomanas.

Pero ¿acaso combatían los jenízaros a bordo de las galeras como lo hacían en tierra? Sin duda, hacia la segunda mitad del siglo XVI, los jenízaros se habían quedado un tanto rezagados militarmente, pues sufrían al menos tres desventajas evidentes respecto a los soldados occidentales que se harían mucho más relevantes en la lucha sobre las estrechas superficies que ofrecían las arrumbadas, las crujías y las carrozas de las galeras.

La primera residía en su armamento. Los jenízaros, aunque habían adoptado las pistolas y los arcabuces, seguían apostando sobre todo por sus célebres arcos compuestos, cuyas ventajas más evidentes sobre aquellos residían en su alcance, que podía llegar a ser hasta diez veces superior, su precisión y su mayor cadencia de tiro, de cinco a seis disparos por minuto frente a uno cada cinco minutos del arcabuz, pues no debemos olvidar que las armas de fuego del siglo XVI eran todavía herramientas muy poco fiables, lentas, imprecisas y de escaso alcance.

Sin embargo, los arcos turcos presentaban también dos problemas nada baladíes. El primero de ellos era la facilidad con la que se estropeaban sus junturas en un ambiente húmedo y salino como el que ofrecía la lucha en el mar, que podía mermar mucho sus prestaciones en combate si este se producía después de una dilatada navegación o incluso cuando el propio combate se prolongaba, pues los arcos empezaban a sufrir una cierta *fatiga de materiales* que disminuía de manera notable su rendimiento; el segundo, la incapacidad de sus proyectiles para perforar las corazas metálicas que protegían a los infantes españoles, a no ser que fueran disparados a muy corta distancia.



Reproducción a escala de un jenízaro otomano. Puede apreciarse el arco compuesto y la escasa protección, que colocaban a estos combatientes de élite en situación de franca inferioridad respecto a sus homólogos españoles.

La segunda desventaja de los jenízaros se refería a su débil armamento pasivo. Como única protección en combate, llevaban estos

soldados una especie de chaqueta acolchada pensada para ofrecer una defensa frente a las flechas más que frente a las balas. Las balas esféricas de plomo de unos diez gramos que disparaban los arcabuces, si el disparo se efectuaba a corta distancia, no más de cincuenta metros, perforaban sin dificultad esta protección, por lo que mientras para un jenízaro resultaba difícil causar una herida mortal a un infante español, a este le resultaba mucho más fácil provocársela a un soldado otomano. Por si fuera poco, a un arquero que se vale de un arco de gran tamaño le resulta muy difícil disparar sin hurtar una gran parte de su cuerpo a la protección del parapeto o la borda de la nave, mientras que un arcabucero apenas necesitaba incorporarse para disparar.

En tercer lugar, no debe olvidarse que el objetivo último del combate entre galeras era el abordaje de la nave enemiga y su conquista, por lo que la lucha sólo acababa del todo cuando la guarnición del barco abordado se rendía. En otras palabras, el combate cuerpo a cuerpo, una vez debilitada al máximo la resistencia enemiga mediante las armas de fuego, era siempre el que decidía el resultado final de la lucha. Y también aquí la ventaja de los tercios era evidente, pues aunque el pasatiempo favorito del campesino anatolio, como nos recuerda Bicheno, no era otro que la lucha libre, los soldados españoles no sólo estaban armados con arcabuces, sino también con espadas y, sobre todo, con largas picas de varios metros de longitud. Sobre una plataforma de combate tan estrecha como la crujía de una galera, y sin posibilidades de atacar de flanco, una apretada formación erizada de picas, como la que podían oponer los infantes españoles, era prácticamente invencible. En realidad, no fueron las galeazas venecianas y su celebrada artillería el factor decisivo de la victoria cristiana en Lepanto, sino las humildes pero eficaces picas españolas.



Piquero de los tercios españoles en un óleo de Ferrer Dalmau. Puede imaginarse con facilidad cuán difícil habría de ser para los jenízaros, armados de forma inadecuada para enfrentarse a ellos, atacar con alguna posibilidad de éxito una apretada línea de piqueros españoles sobre la estrecha crujía o la arrumbada de una galera.

En cuanto a las guarniciones de las galeras de las otras potencias navales presentes en Lepanto, es evidente que ninguna de ellas podía compararse, ni en cantidad ni mucho menos en calidad, a las españolas y las turcas. Las venecianas, por ejemplo, estaban formadas tradicionalmente por los conocidos como *scapoli* –literalmente 'hombres solteros', en alusión a su carencia de cargas familiares–, en su mayoría voluntarios de origen balcánico que desempeñaban a un

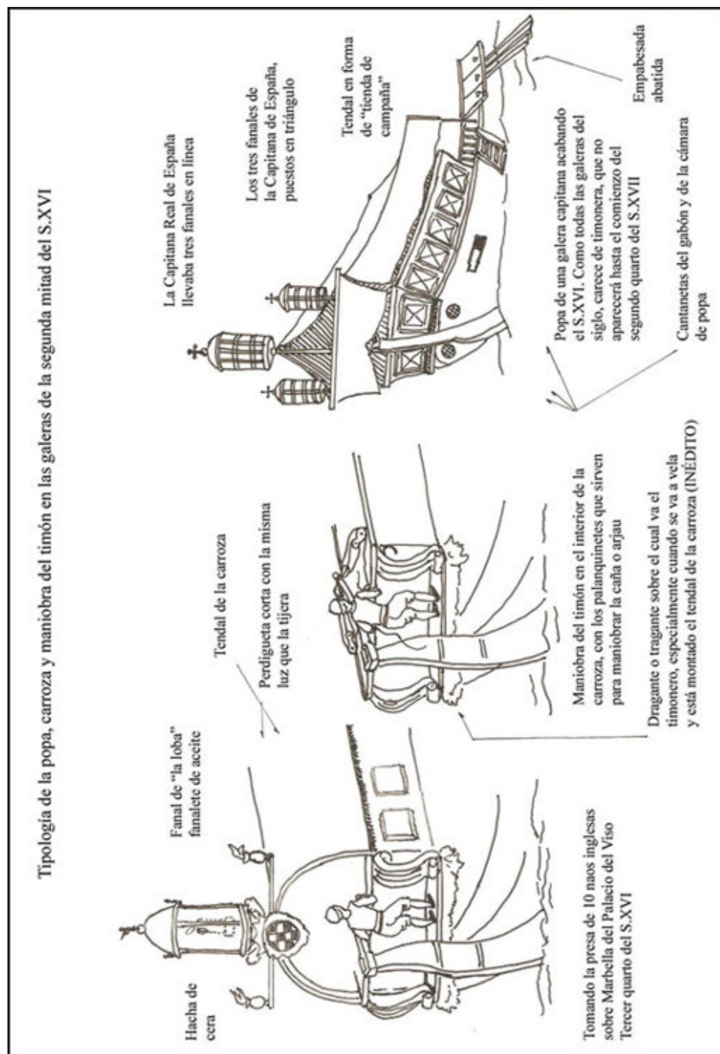
tiempo tareas como marineros y como soldados, lo que da buena cuenta de su escasa especialización. Sin embargo, cuando, como sucedió en Lepanto, el número de galeras que debían armarse era muy elevado, había que recurrir a la conscripción. Sobre el papel, las comunidades sometidas a la soberanía de la Serenísima debían aportar una cierta cantidad de reclutas, de los cuales una parte notable se convertían en remeros y otra en soldados, que servían ya fuera en tierra ya a bordo de las galeras. Estos soldados no eran de gran calidad, pues no se trataba en modo alguno de combatientes profesionales, sino de reclutas forzados, y además no recibían ningún adiestramiento específico para combatir en las galeras, pero aun así su número tampoco era suficiente, pues, como vimos, el que podía hacerlo pagaba para evitar ser llamado a filas, dejando en manos de las autoridades la tarea de hallarle sustituto. De hecho, la campaña de Lepanto forzó a los gobernantes de la República a recurrir a expedientes poco habituales, como la firma de asientos con capitanes o condotieros particulares que debían encargarse de aportar sus propios contingentes, y así lo hicieron tras buscarlos por toda Italia, incluidos los Estados pontificios. Por fortuna, el reverdecimiento del espíritu de cruzada que precedió a la batalla de Lepanto atrajo de toda Italia cientos de caballeros que se embarcaban con sus propios soldados para participar en la que veían como una ocasión decisiva. De un modo u otro, las guarniciones venecianas no eran comparables a las españolas y las turcas ni en cantidad ni en calidad.

Capitanes de todo pelo

Pero ¿quiénes mandaban aquellas fabulosas naves, eternas supervivientes sobre las olas de aquel piélago orgulloso que no toleraba con gusto otros navíos mejores o más modernos? Los capitanes de las galeras, como sucede casi siempre con las soluciones sometidas a la dura prueba del tiempo, eran de origen y características muy similares en todos los países ribereños del viejo mar, con la notable excepción del Imperio otomano, el último en tocar sus aguas, cuya llamativa meritocracia se impuso también en la selección de este estratégico colectivo. Entre ellos, el *rais* o comandante de galera, era, por lo general, un marino profesional a sueldo del sultán, que pagaba sus emolumentos de forma permanente, navegasen o no, a trescientos o cuatrocientos de ellos a cambio de que estuviesen disponibles cuando se les reclamara. Aunque se trataba de un puesto muy apetecible, pues el salario lo era, no estaba reservado a hombres de origen noble, sino que incluso un miembro de la tripulación podía acceder a él si probaba contar con méritos suficientes. Pero a cambio,

una vez nombrado, el rais debía ocuparse de todo, y no sólo del mando efectivo de la galera. Era su responsabilidad la gestión de los fondos públicos asignados a la construcción y el mantenimiento de aquella, así como la supervisión de todas las operaciones que ambos requerían. Debía, asimismo, escoger a sus oficiales, que lo acompañarían de por vida: el cómitre, que dirigía de hecho las maniobras; el sotacómitre, su segundo; el *nostramo* o jefe de los galeotes, que se encargaba de las vituallas, y así hasta un total de nueve oficiales. El dinero asignado debía bastarle también para contratar a unos veinticinco marineros profesionales, pero no era raro que hubiera de completar la cifra con tripulantes conscriptos, pues no más de tres mil estaban registrados en el puerto de Estambul, un número insuficiente cuando había que armar muchas galeras. Y en cuanto a los galeotes, ya conocemos cuál era su origen, la escasez que pesaba sobre su número y su disponibilidad y la solución que venía dándose a aquella.

Bien distintas eran las cosas en Occidente. En Venecia, el cargo de comandante de la galera no lo ocupaba un técnico, sino un político, que hallaba en él un medio de ganar méritos de cara a su carrera posterior. Y podía ser también un buen negocio, pues, al igual que sucediera antes en España, la Serenísima armaba las galeras por medio de asientos o contratos con particulares. Estos realizaban la inversión inicial, en la que se incluía un anticipo a cuenta de los salarios de tripulantes y galeotes, y pagaban de su bolsillo buena parte de los gastos posteriores. Cuando la galera se desmontaba, justificaban ante el Gobierno lo gastado, que les era reembolsado con una prima adicional de quinientos ducados, que arrojaba como resultado un pingüe beneficio, en especial si, como era de lo más habitual, no mostraban escrúpulo alguno en manipular los libros de cuentas para demostrar más gasto del que realmente habían soportado. En cualquier caso, ya fuera por ansia de prestigio, ya por mero negocio, raro era el patricio veneciano que no trataba de convertirse en comandante de una galera, como prueba el hecho de que en la campaña de Lepanto figuraron como tales los más célebres nombres de la oligarquía veneciana, como los Contarini, Barbarigo o Dandolo, por citar sólo unos cuantos.



Dibujo de Pedro Fondevila Silva que representa la estructura característica de las carrozas en la segunda mitad del siglo XVI. Desde la carroza de la galera, el capitán dirigía la nave.[9]

Algo distinto era el caso de España. Inicialmente, el mando supremo de la galera lo ostentaba el patrón, relacionado con el asentista que la armaba para servir al rey. Pero después, cuando el monarca asumió la responsabilidad de armar sus propias galeras, el patrón se convirtió en el segundo de a bordo y el protagonismo pasó al capitán, que era nombrado directamente por el rey, aunque casi siempre a propuesta del capitán general de la armada correspondiente. Por ello, el nombramiento solía recaer en gente de buena familia, ya fuera la propia del capitán general, ya otras con ella relacionada, pero siempre de las capas más altas de la sociedad.

Ello no quería decir, a diferencia de lo que sucedía entre los venecianos, que el capitán no fuera un profesional de la guerra naval; lo era a menudo, pues sucedía con cierta frecuencia que antes de ser nombrado hubiera ocupado en la galera plaza de *caballero entretenido*, es decir, una suerte de guardiamarina de la época, que le había permitido aprender sobre el terreno lo más esencial del oficio. No en vano el capitán ostentaba el mando militar y el *gobierno espiritual* de la galera, aunque en lo relativo a navegación y maniobras fuera el cómitre el encargado de dar las órdenes y el patrón se ocupara de lo relativo a los pertrechos. En cualquier caso, si no era demasiado habitual que hombres de humildes orígenes llegasen a mandar una galera española, tampoco lo era que se convirtieran en capitanes gentes poco entendidas o sin ninguna formación naval.

[8] MIRA CABALLOS, Esteban. *Las armadas imperiales. La guerra en el mar en tiempos de Carlos V y Felipe II*. Madrid: La Esfera de los Libros, 2005. p. 191-192.

[9] Tomado de: FONDEVILA SILVA, Pedro. «Galeras del siglo XVI: aparejo, timoneras y carrozas». En: Blog de la Cátedra de Historia Naval [13 de agosto de 2011]. Disponible en: https://pinake.wordpress.com/2011/08/13

5

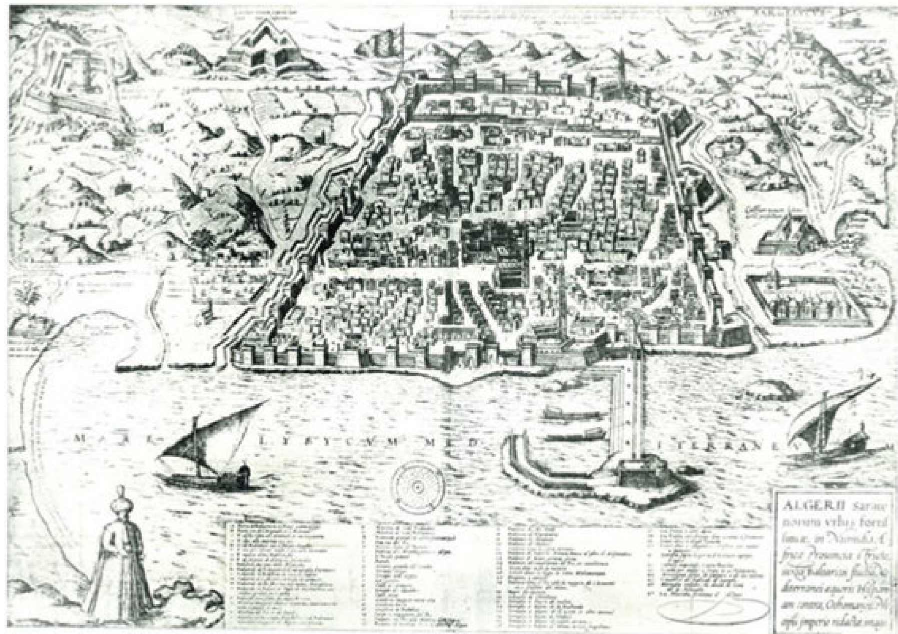
Una cebolla por cabeza

Es menester sacar fuerzas de flaqueza y que nos venda Vuestra Majestad a todos y a mí el primero y que se haga señor de la mar. De esta manera tendrá quietud y reposo y sus súbditos estarán defendidos; si no, todo irá al revés.

Carta del virrey de Sicilia a Felipe II (9 de julio de 1560)

Padishah del mar Blanco

A comienzos del reinado de Felipe II de España, mediada la década de los cincuenta, si algo quedaba meridianamente claro en la guerra total por el control del mundo mediterráneo que venían librando otomanos y españoles, era que los primeros estaban a punto de ganarla. Los desastres hispánicos se habían sucedido en los años anteriores, los últimos del césar Carlos, con una cadencia alarmante. En 1538, el inopinado fiasco de la bahía de Préveza había dinamitado la confianza mutua entre las potencias navales cristianas, alejando por mucho tiempo la posibilidad de sellar una nueva alianza entre ellas. Tres años después, el desastre de Argel, este mucho más predecible, había dejado patente la incapacidad palmaria de la España imperial para planificar y ejecutar de forma adecuada una gran operación anfibia de conquista en el norte de África. Como consecuencia de ello, la ciudad magrebí se había convertido en la nueva meca de los piratas mahometanos y los conversos renegados ansiosos de enriquecerse, pues el éxito creciente de los piratas berberiscos había propalado la especie de que no había manera más sencilla y rápida de hacerlo que *robar cristianos*.



Argel, paraíso de los piratas berberiscos, bajo el reinado del *beylerbey* Uluch Alí, según un grabado del siglo XVI conservado en el Gabinete de Estampas de la Biblioteca Nacional, Madrid. Uluch Alí, que mandaba en Lepanto el ala izquierda de la armada otomana, era un antiguo galeote cristiano que se había convertido al islam por las burlas que sufría de sus compañeros, que se reían de la tiña que padecía.

Embarcándose en las ágiles galeotas y fustas que arrasaban las costas españolas e italianas y asaltaban los barcos mercantes que cruzaban las inseguras aguas del Mediterráneo occidental, una verdadera caterva de advenedizos sin escrúpulos se entregó con fruición a la tarea. Un pánico extremo se apoderó enseguida de las indefensas poblaciones del litoral, muchas de las cuales quedaron deshabitadas, y el tráfico comercial se halló pronto tan comprometido que la propia estructura económica del Imperio español en el Mediterráneo empezó a correr serio peligro. Sólo los mercaderes de esclavos norteafricanos parecían disfrutar de un buen momento. Tan abundante era el número de cristianos capturados por los piratas berberiscos que se decía que en los mercados de Argel se cambiaba un esclavo por una cebolla. Y cada día eran más quienes se mostraban convencidos de que en la lejana corte de Estambul, aunque había firmado la paz con el emperador, el Gran Turco planeaba lanzar sobre Occidente la expedición definitiva. En Italia, los humildes huían hacia el norte; los sensatos virreyes españoles prevenían a su rey, y el mismo papa temblaba de miedo y suplicaba el auxilio de los príncipes cristianos. El anciano Solimán, o al menos así lo creían todos, se

disponía a convertirse en el *padishah* del mar Blanco.

Los historiadores que, aún hoy, tratan de minimizar la relevancia histórica de la batalla de Lepanto quizá calificasen esta descripción de exagerada. Sin embargo, no lo es en absoluto. Es cierto que también los cristianos asaltaban en el mar a los buques musulmanes desprevenidos, se hacían por la fuerza con su carga y vendían sin rubor como esclavos a sus tripulantes capturados. No lo es menos que los caballeros de la Orden de Malta se mostraron tan activos, despiadados y eficaces como los piratas berberiscos, o incluso más, en esta lucrativa actividad y que su catadura moral no era en modo alguno distinta. Pero los números no admiten comparación. En las cuatro décadas que siguieron a la simbólica visita de Barbarroja a Estambul, en 1534, fueron decenas de miles los cristianos capturados en las costas y los buques europeos. Y no se trataba tan sólo de mero aventurerismo; tras los asaltos latía una planificación orquestada con la evidente intención de sembrar el pánico y desmoralizar así profundamente a quien se percibía como un despreciable enemigo de la fe coránica. En el transcurso de las incursiones costeras de los piratas berberiscos, desarrolladas a un ritmo vertiginoso en las horas inmediatamente anteriores al amanecer, los asaltantes se cuidaban muy bien de reservar el tiempo necesario para profanar tumbas, descabezar imágenes, quemar iglesias y decapitar sacerdotes. Deseaban sin duda que se les viera como los enviados de Satán, y a fe que lo lograron, pues dejaron una huella aún visible en nuestros días en el imaginario popular español, y en el folclore italiano terminaron por convertirse en la genuina encarnación del mal. La guerra que se estaba librando en el Mediterráneo no era una mera guerra económica y política, sino también espiritual y religiosa; era, en fin, una guerra total y, como tal, no tenía reglas.

A pesar de ello, tras el desastre de Argel, los últimos años del reinado del otrora enérgico y orgulloso emperador Carlos V no presenciaron intento alguno de recuperar las posiciones que se iban perdiendo en el Mediterráneo occidental. El césar no parecía tener tiempo para esas cosas, absorto como estaba en los graves conflictos religiosos desatados en el seno del Imperio. Y como consecuencia de ello las cosas no hacían sino empeorar año tras año; al ritmo al que se incrementaba el número y la eficacia de las incursiones de los piratas berberiscos, disminuía la construcción de galeras y caían en sus manos los presidios norteafricanos de España, preciosos eslabones de la única cadena capaz de proteger sus costas de la devastación y el pánico.

No hubo noticia buena para los españoles desde 1547, a pesar de la paz formal firmada por Solimán y Carlos en ese año. Trípoli se perdió en 1551; Bujía, en 1555. La amenaza berberisca había alcanzado tales dimensiones que incluso el estratégico comercio

español en el Atlántico empezaba a correr peligro, pues las intrépidas naves de los piratas se aventuraban ya incluso al otro lado del estrecho de Gibraltar. Barbarroja siguió siendo el azote de los cristianos hasta su muerte en el verano de 1546, a la edad de ochenta años; Turgut, llamado por los españoles *Dragut*, un pirata de origen anatolio, lo sería en los veinte años siguientes. La lucha entre ambos imperios proseguía, pero había adoptado una forma distinta; se había convertido en una suerte de *Guerra Fría* en la que ambos bandos luchaban a vida o muerte mediante persona interpuesta, los piratas berberiscos en nombre del sultán, y del suyo propio, y los caballeros de Malta en nombre de Carlos, y del suyo propio. Pero la lucha distaba mucho de resultar equilibrada. Los españoles carecían, en el mar y en sus costas, de los medios necesarios para plantar cara a los piratas berberiscos. De seguir así las cosas, pronto todo estaría perdido y el Mediterráneo se convertiría en un lago turco.

Desastre en Los Gelves

Los primeros años del reinado de Felipe II no fueron muy distintos. Mientras el joven monarca proseguía su fatigosa guerra contra los franceses, los piratas berberiscos, ahora apoyados con total descaro por la Sublime Puerta, que tenía ya a Argel por provincia suya, hacían lo propio contra los españoles. Hacia 1556 no quedaban en sus manos en el norte de África, amén de Melilla y el pequeño bastón de La Goleta, frente a la ciudad de Túnez, sino las plazas de Orán y Mazalquivir. Contra la primera de ellas, la más importante, dirigieron los piratas su siguiente ataque en la primavera de 1558.

Selah, a la sazón*beylerbey*de Argel, pidió la ayuda del sultán, que le envió enseguida cuarenta galeras, y junto a sus treinta fustas y galeotas, treinta grandes cañones de campaña y asedio y un cuerpo expedicionario de nada menos que cuarenta mil hombres, se dispuso a atacar Orán. Por fortuna para el conde de Alcaudete, defensor de la plaza, murió antes de partir con sus tropas y los jenízaros enviados por Solimán impusieron entonces un sucesor que disgustaba a los argelinos. Solimán, al saber de las divisiones que tal decisión había creado entre los atacantes, no sólo no confirmó la elección, sino que ordenó a sus galeras que se retirasen y se unieran a otra fuerza naval que, bajo el mando de Pialí pachá, se disponía a atacar Menorca.

Orán se salvó con ello, pero no salió de aquello bien alguno para los españoles. Fue así, en primer lugar, porque la escuadra de Pialí pachá, de aquel modo reforzada, tras saquear el sur de Italia, cayó con gran ímpetu sobre Menorca a principios de julio, y no halló para defenderla sino unos pocos cientos de milicianos que, refugiados a

toda prisa en Ciudadela, poco pudieron hacer para evitar que los turcos arrasaran por completo la isla y tomaran al asalto la propia ciudad, llevándose con ellos un cuantioso botín y numerosos esclavos. Mientras, la pequeña escuadra española que entonces se encontraba en el Mediterráneo occidental, unas veinticinco galeras al mando de Juan de Mendoza y Giovanni Andrea Doria, no pudo hacer otra cosa que seguir a los turcos de regreso a una distancia prudencial y tragarse la humillación resultante. Y, en segundo lugar, de la retirada de los turcos de Orán terminó por derivarse también otro desastre más, ya que en ese mismo verano los españoles, quizá seducidos por las promesas de ayuda del jerife de Marruecos, trataron de arrebatar a los berberiscos la plaza de Tremecén, entonces en manos del *beylerbey* de Argel.

La expedición, organizada a toda prisa, resultó un fracaso. La flota de apoyo, que navegaba pegada a la costa siguiendo en su avance a las tropas, era demasiado pequeña, tan sólo nueve bergantines, y fue destruida por los argelinos. A pesar de ello, se decidió seguir con la expedición, aunque variando su objetivo, que se decidió que fuera la ciudad de Mostangán, cercana a Argel. Cuando los seis mil quinientos infantes y doscientos jinetes que la integraban llegaron, por completo desfallecidos y sin apoyo naval, frente a sus puertas, aparecieron los argelinos y su ataque provocó al instante la desbandada de los españoles. Una nueva humillación se sumó a la anterior. La desmoralización en el bando cristiano era total.

Aún empeorarían más las cosas. Cuando Felipe II conjuró al fin la amenaza de Francia, con la que, tras derrotarla de manera contundente en San Quintín y Gravelinas, firmó la paz de Cateau-Cambrésis, en 1559, pudo dedicar sus energías a la cuestión, cada vez más urgente, de los piratas berberiscos. Lo hizo, no obstante, y contra su costumbre, de manera precipitada, con el único resultado de sumar al balance de la guerra contra el turco una nueva y humillante derrota española.

Convencido por el gran maestre de la Orden de Malta, antigua propietaria de la plaza, el rey resolvió preparar una gran expedición con el objetivo de recuperar la ciudad de Trípoli. Escogió para organizarla y dirigirla a Juan de la Cerda, duque de Medinaceli y por entonces virrey de Sicilia. Sobre el papel, podía ser una buena elección, dado el cargo que ocupaba el encumbrado aristócrata, pero no lo fue. Medinaceli se reveló como un torpe organizador, que dejó pasar los meses de buen tiempo, los únicos en que resultaba prudente aventurarse en el mar, sin completar los preparativos. Cuando las tropas estuvieron por fin listas, ya en octubre, los españoles contaban en Mesina con una tropa de doce mil hombres, pero carecían de la flota para transportarla a su destino. Los nuevos preparativos

consumieron otros dos meses, durante los cuales muchas provisiones se estropearon y un gran número de soldados, cerca de la cuarta parte, cayeron enfermos.



La macabra Torre de las Calaveras, en Djerba, Túnez. Monumento levantado por el pirata argelino Dragut con los cráneos de cinco mil soldados españoles muertos en el desastre de Los Gelves, en 1560.

A mediados de noviembre zarpó por fin la expedición. La integraban nada menos que cincuenta y tres galeras, aportadas por España y sus territorios de Nápoles y Sicilia; Doria, su aliado genovés; el papa, Toscana y la Orden de Malta, amén, como era habitual, de algunas de particulares que aceptaron arrendárselas al monarca. No obstante, los reiterados temporales retrasaron aún más la partida, que hubo de frustrarse una y otra vez. El 10 de enero de 1560 se reunía la escuadra en Malta, con otros tres mil enfermos y muy mal tiempo ya para aventuras marítimas.

Lo más sensato habría sido suspenderla entonces. Llevarla a cabo con aquel tiempo era sencillamente una temeridad. Además, la sorpresa, una de las mejores bazas con que contaban los españoles, se había perdido por completo, pues una fragata de la Orden de Malta apresada por el enemigo le había permitido prepararse y solicitar refuerzos al sultán, que había enviado nada menos que dos mil jenízaros. Pero el duque, como todos los nobles, era orgulloso y testarudo, y prefirió arriesgarse a darse por vencido sin intentarlo. Reclutó otros dos mil hombres para reponer los perdidos por una u

otra causa, y zarpó de Malta el 10 de febrero de 1560. El día 14 la expedición tocaba tierra en Seco del Palo, entre Trípoli y la isla de Los Gelves, actual Djerba.

Una cierta sorpresa aún era posible, pues el enemigo no sabía que el desembarco se había producido ni dónde. Pero un nuevo error arrebató a los españoles incluso esta pequeña ventaja, pues al tocar tierra se toparon con cuatro buques enemigos, dos mercantes y dos galeotas. Cegados los mandos por tan fácil botín, ordenaron atacar y apresar los mercantes, como efectivamente se hizo, dejando escapar a las galeotas, con lo que los berberiscos recibieron enseguida cumplida información del desembarco cristiano y su posición exacta.



El desastre de Los Gelves en un tapiz del siglo XVI. La derrota cristiana no fue sólo militar, sino también psicológica, pero al menos confirmó a Felipe II en su convicción de que necesitaba una gran flota con la que combatir a los turcos.

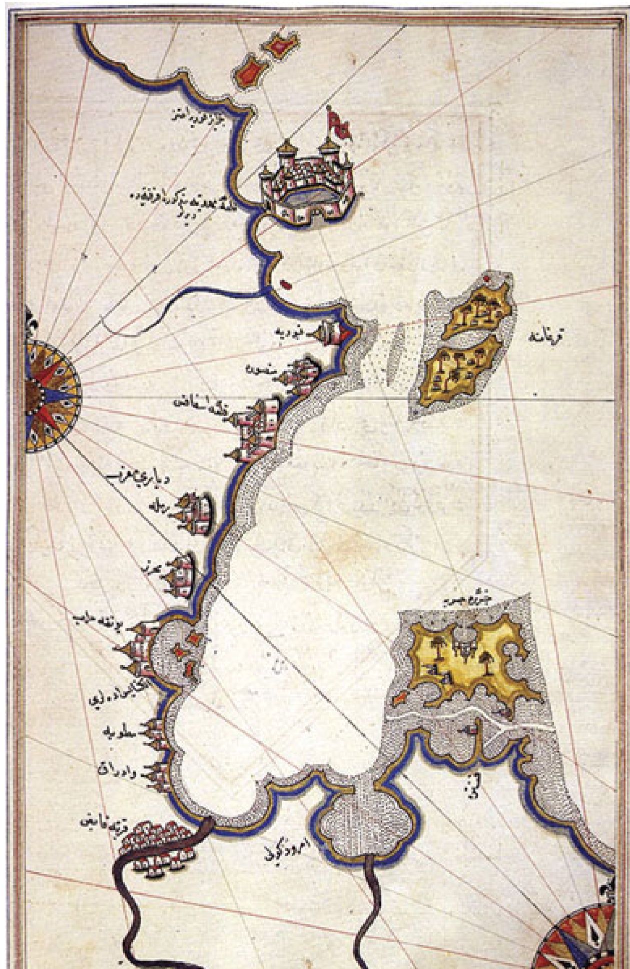
Lo que siguió no fue sino un absurdo cúmulo de errores y despropósitos. Las escaramuzas con los berberiscos se sucedían sin que nada decisivo saliera de ellas, y el tiempo pasaba, las provisiones se estropeaban y los hombres enfermaban sin que se decidiera el destino dela expedición. Cuando por fin se hizo, fue en dirección contraria a la prevista, pues no fue Trípoli, sino Los Gelves, la actual Djerba, la plaza escogida para la tentativa, quizá por la proximidad a unos pozos de agua que, al asegurar el suministro, permitían la construcción de un fuerte sobre el que apoyar empresas posteriores. El 8 de marzo las tropas se pusieron en marcha; el 23 de abril casise concluía la erección del fuerte, previsto para albergar unos dos mil hombres, y el resto se aprestaban a embarcarse de regreso a Sicilia.

Pero lo que podía considerarse un modesto éxito pronto habría de convertirse en un desastre. Los berberiscos habían avisado al sultán y solicitado su ayuda, y este aprestó en tiempo mínimo una gran flota de auxilio compuesta nada menos que por sesenta y cuatro galeras, que llevaban cada una de ellas como guarnición un centenar de

jenízaros. El 11 de mayo, al mando de Pialí pachá, se hallaban ya los refuerzos en Los Gelves.

El almirante turco no se decidía a atacar, pero Uluch Alí, uno de los más conspicuos jefes berberiscos, logró persuadirle de que lo hiciera. Los cristianos eran inferiores en número de galeras, pero contaban con la potente artillería de las naos que les habían acompañado en la expedición, más de cuarenta, entre ellas dos galeones. Si hubieran contado también con un jefe resuelto y capaz, quizá habrían logrado si no vencer, sí al menos escapar con pocas bajas. Pero como no era así, al saber de la proximidad de los argelinos, el pánico se apoderó de ellos, que trataron de reembarcar en total desorden mientras Giovanni Andrea Doria, que temía sin duda perder sus propias galeras, proponía abandonar a toda prisa la costa, dejando a los soldados a su suerte. No le pareció bien aquello a Medinaceli, que ordenó el reembarque, pero el orden inicial se tornó pronto en caos, cuando Doria decidió por su cuenta y riesgo marcharse y, con las prisas, embarrancó con su galera, que abandonó a bordo del esquife, mientras el resto de la flota hacía lo que le parecía bien: combatir unos contra los turcos, escapar otros y aun entregarse algunos, y no faltaron galeras estrelladas contra los escollos, de lo que resultaron unas pérdidas totales de veintisiete galeras y catorce naos. De la flota original, de respetable tamaño, sólo regresaron al fin a Sicilia diecisiete galeras y dieciséis veleros, mientras los turcos apenas sufrieron bajas. Y lo peor no eran los barcos, sino lo irreparable de las pérdidas humanas, entre las que se contaba lo más granado de los arcabuceros navales y los mejores tripulantes y remeros con que contaba la flota española de galeras. Aquello había sido un desastre sin paliativos.

Aún había de empeorar, y mucho, el triste balance de tan insensata expedición. El fuerte erigido por los españoles, con su guarnición de dos mil hombres, albergaba ahora, con náufragos y refugiados –entre ellos muchas de las mujeres que, como era habitual, se habían embarcado de forma irregular, pero tolerada, en las galeras–, nada menos que cinco mil personas. Ello suponía que, de no recibir socorro, contaba con provisiones y agua para menos de un mes. Pero no parecía ser la intención de los argelinos dejarles morir de sed e inanición, sino rendir el fuerte por la fuerza. Un notable ejército, formado por los jenízaros de las galeras de Pialí pachá, a los que se habían unido tropas de refuerzo enviadas por Dragut desde Trípoli, inició un constante bombardeo que, tras nada menos que ochenta y un días de asedio, logró rendir el fuerte. Como era no poco frecuente, y lo seguiría siendo en las centurias siguientes, el ciego heroísmo de los soldados anónimos compensaba la palmaria ineptitud de sus jefes.



La isla de Djerba en un mapa del *Libro de las Materias Marinas,* de Piri Reis, un célebre almirante turco del siglo XVI. Este atlas iba a bordo de todas las galeras otomanas de la época.

No podían pedir más los turcos sino la total humillación del enemigo derrotado, y en ella se emplearon a fondo. En Djerba, los vencedores erigieron una enorme pirámide con los huesos de los cinco mil españoles muertos, la tétrica Torre de las Calaveras, que permaneció allí hasta bien entrado el sigloXIXrecordando a los visitantes de quién había sido la victoria. Por si aquello fuera poco, el 27 de septiembre de 1560 una multitud enfervorecida recibía a la victoriosa escuadra de Pialí pachá a su entrada en el puerto de Estambul. El ya anciano Solimán se desplazó hasta el hermoso pabellón decorado con azulejos situado en el extremo de los jardines del palacio de Topkapi para contemplarla, no en vano había decididoque su llegada compusiera un perfecto cuadro de la

terriblederrota de los cristianos y la indiscutible hegemonía naval de los otomanos. Al frente de la armada, la engalanada galera capitana de Pialí pachá surcaba con majestuosa lentitud las tranquilas aguas exhibiendo un llamativo color verde. Sobre su cubierta, los comandantes cristianos prisioneros, expuestos a las burlas de la multitud, sufrían la mayor afrenta de sus vidas. La seguían catorce galeras otomanaspintadas de rojo brillante y, tras ellas, las presas arrebatadas a los vencidos, que habían sido despojadas de sus mástiles, sus jarcias y sus remos, «[...] de modo que parecieran pequeñas, amorfas y penosas al compararlas con las galeras turcas», tal como escribiera el diplomático flamenco Busbecq, testigo presencial del regreso triunfante de la flota. El Imperio otomano estaba ganando la guerra. En el Mediterráneo, toda una era de la historianaval tocaba en apariencia a su fin y la misma Clío parecíaempeñada en certificarlo así. En una curiosa coincidencia, en Génova, el anciano Andrea Doria, tío del marino derrotado en Los Gelves, y almirante nominal de sus galeras, volvía su rostro hacia la pared y moría de repente. Le faltaban apenas cuatro días para su nonagésimo cuarto aniversario.

EL ALBA DE UNA FLOTA

Empero, la terrible humillación infligida a los españoles resultó contraproducente, pues su resultado no fue otro que convencer al rey Felipe II de que había llegado el momento de reaccionar. Las viejas recetas ya no servían. La política de su padre se había revelado errónea y estaba a punto de provocar un desastre irreversible. No se trataba tan sólo de que el comercio marítimo en el Mediterráneo se encontrara casi paralizado por los piratas berberiscos, sino de que el propio Imperio español, y aun la misma España, estaban en serio peligro. Incluso las Cortes de Castilla, reunidas en Toledo en 1560, poco después del desastre de Los Gelves, revelan en las sensatas palabras de sus procuradores hasta qué punto eran conscientes de lo que se jugaba España todos los que disponían de alguna información de cuanto sucedía: «[...] todo esto ha cesado, porque andan tan señores de la mar los dichos turcos y moros corsarios [...] que no pasa navío de levante a poniente ni de poniente a levante que no caiga en sus manos; y son tan grandes las presas que han hecho de cristianos cautivos, haciendas y mercancías, que es sin comparación la riqueza que los dichos turcos y moros ha habido [...]».

Como conclusión, suplicaron los procuradores al joven monarca que la armada de galeras guardase y defendiese la costa desde Perpiñán hasta el estrecho de Gibraltar o el río de Sevilla, y se

guarneciesen y fortificasen las plazas marítimas, y principalmente las ciudades de Gibraltar, Cádiz y Cartagena. No servía ya, pues, hubo de pensar el rey, con armar buques cuando se los necesitaba, recurriendo a los asientos con particulares. Los genoveses, en especial, habían resultado unos aliados útiles, desde que el emperador lograse que cambiaran de bando en 1528, pero parecía arriesgado hacer descansar toda la política naval española en unos mercenarios que, llegada la hora del combate real, podían estar más interesados en preservar sus valiosas galeras que en batirse a vida o muerte contra el enemigo. La actitud del joven Giovanni Andrea Doria en Los Gelves constituía una buena prueba de ello. Había llegado el momento de que el monarca español, dueño de buena parte de las tierras ribereñas del Mediterráneo occidental, contara con una flota de galeras de una magnitud suficiente para protegerlas sin depender de los asientos con particulares.



Vista de las Reales Atarazanas de Barcelona, que en la actualidad albergan el Museo Marítimo de la ciudad. Las Reales Atarazanas comenzaron a edificarse a finales del siglo XIII, bajo el reinado de Pedro III de Aragón, y desde el principio se destinaron a la construcción de las galeras de la flota de la Corona aragonesa. En 1941 se convirtieron en museo.

Durante el reinado de Carlos I apenas cincuenta galeras del rey habían salido de los astilleros españoles. Ahora, entre 1561 y 1565, Barcelona recibió, en tres tandas, la orden de construir nada menos que ciento veinte galeras, mientras Nápoles había de aportar otras veinte, Sicilia, quince, y seis eran encargadas en Génova. En total, en los diez años que transcurren entre el desastre de Los Gelves y la

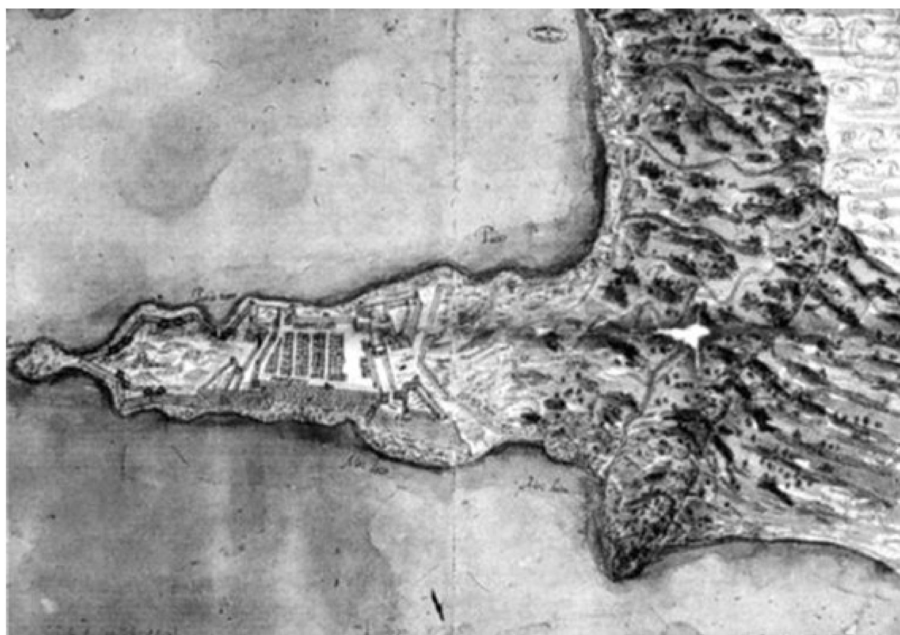
victoria de Lepanto, serán trescientas galeras las construidas por encargo del rey Felipe II. La movilización de recursos, facilitada por la plata del Potosí, que comenzaba entonces a afluir a las arcas españolas, no tuvo precedente. Técnicos navales de toda España, en especial de Vizcaya, fueron llamados a trabajar en las Reales Atarazanas de Barcelona. Pertrechos de Europa entera, desde los mástiles de sólida madera del Báltico y de Flandes a los remos de Nápoles, pasando por los afamados arcabuces y picas de las ferrerías vascas, afluyeron a la Ciudad Condal, que se sumió en una febril actividad constructiva. No en vano, se trataba en realidad de la primera ocasión en la que un monarca español diseñaba una política naval sensata, coherente y orientada hacia un objetivo claro: había que derrotar al turco o el turco acabaría con España.

No quiere eso decir que los triunfos navales llegaran de inmediato, pero es bastante cierto que la decisiva victoria de Lepanto, que se alcanzaría diez años más tarde, no habría sido nunca posible de no ser por las prudentes medidas adoptadas a comienzos de la década de los sesenta por Felipe II. Pero los frutos tardaron un poco en llegar; antes bien, los sinsabores e incluso los desastres, aunque a una escala menor que los precedentes, siguieron sucediéndose durante aquellos años.

Tal fue el caso de lo ocurrido en octubre de 1562. Habíase juntado entonces en Málaga la Escuadra de Galeras de España, mandada a la sazón por Juan de Mendoza; veintiocho naves en total que llevaban a bordo tres mil quinientos soldados embarcados con destino a Orán, que se pensaba reforzar en previsión de un ataque berberisco. Pero tan notable escuadra no llegaría siquiera a enfrentarse al enemigo, sino que, como mucho después sucedería con la nunca llamada por los españoles Armada Invencible, fueron los mismos elementos los ejecutores de su desgracia.

Tras ser advertido de la inminencia de un fuerte temporal, Mendoza ordenó a sus naves abandonar el fondeadero de Málaga para echar anclas en el de La Herradura, unas cuarenta millas hacia el este, y pasar allí la tormenta. Sobre el papel, se trataba de una decisión acertada, pues el nuevo fondeadero ofrecía sin duda mejor protección frente al fuerte viento de levante que soplaba en aquel instante. Sin embargo, y de forma del todo repentina, la dirección del viento cambió, rolando hacia el sur, con lo que las galeras se veían ahora arrastradas hacia la costa cercana, con grave riesgo de estrellarse contra los escollos. No pudo entonces Mendoza sino ordenar a las chusmas que bogaran con todas sus fuerzas para evitarlo, pero el viento soplaba cada vez con mayor fuerza y los galeotes se agotaban sin lograr otra cosa que retrasar lo inevitable. Al final de la infausta jornada, veinticinco de las veintiocho galeras de Mendoza se habían

destrozado contra la costa y más de cinco mil de sus tripulantes habían muerto ahogados. España se había quedado prácticamente sin defensa naval, pues subían a cincuenta las galeras perdidas en muy poco tiempo.



El fuerte de Mazalquivir representado a vista de pájaro. La eficaz defensa de esta pequeña plaza, que frustró el ataque turco de 1563, fue el inicio de la lenta recuperación de la moral de victoria entre los hombres que servían en las galeras de España.

Consciente de ello, en la primavera de 1563, el sultán ordenó a Hassan, a la sazón *beylerbey* de Argel, que atacara de inmediato las plazas de Orán y Mazalquivir, pues sin galeras para transportarlo, no podrían recibir de España auxilio alguno. En poco tiempo, se dispuso para el asalto la flota de Pialí pachá, unas cuarenta y cinco galeras, y un total de cincuenta mil hombres, entre ellos numerosos espahíes y jenízaros. Para hacerles frente, no contaban los españoles sino con fuerzas muy exiguas. La plaza de Mazalquivir, la primera en ser atacada, no disponía más que de cuatrocientos setenta defensores, a pesar de lo cual logró resistir contra todo pronóstico sucesivos ataques turcos, entre los meses de abril y junio.

Para entonces, los españoles, con mucho esfuerzo, habían logrado reunir treinta y cuatro galeras, tomadas de las de Nápoles, a las que se añadieron algunas asentadas con particulares, y embarcaron en ellas una tropa de unos cuatro mil hombres. Fernando de Mendoza, que mandaba la escuadra, logró llegar a su destino sin problemas y halló a

su llegada, el 16 de junio, una situación tan favorable como imprevista, pues la flota enemiga, confiada en la total incapacidad española para enviar refuerzo alguno a los sitiados, se hallaba desperdigada y buena parte de sus galeras habían partido hacia Argel en busca de suministros. La sorpresa fue total y causó de inmediato un verdadero pánico entre los sitiadores, que se desbandaron y huyeron como pudieron. El asedio fue así levantado con apenas bajas y con el premio añadido de cinco galeotas berberiscas y cuatro naos que los franceses, que seguían cooperando con los turcos, habían enviado con suministros para ayudar a los argelinos.

Aquel pequeño éxito sin duda elevó la pobre moral de los españoles, animándoles a embarcarse en empresas un poco más complejas. La Armada de galeras del rey se encontraba todavía, sin embargo, en ciernes, y sus remeros y tripulaciones, perdido lo mejor de ellos en los desastres de Los Gelves y La Herradura, distaban mucho aún de haber alcanzado un óptimo nivel de rendimiento. Quizá por ello el objetivo elegido fue modesto; Argel quedaba todavía demasiado lejos en las aspiraciones hispanas y no podía siquiera soñarse aún con su conquista. El peñón de Vélez de la Gomera, a unas cien millas de Málaga, sin embargo, aparecía a los ojos de los consejeros del rey como una meta factible y no demasiado costosa.

Se aparejó para la expedición una escuadra de cincuenta galeras al mando de Sancho de Leyva, uno de los responsables de la debacle de Los Gelves, que acababa de ser rescatado de su prisión en Estambul. No se trataba de una elección acertada, pero tampoco en exceso sorprendente en una época en la que la sangre y las relaciones personales pesaban más que la competencia en las decisiones de los gobernantes. Con todo, la flota pudo aprestarse a tiempo y zarpó hacia su destino el 23 de julio de 1563.

La sorpresa era el elemento clave de la operación; tanto, que ni siquiera el comandante de la flota conocía su destino, pues sus órdenes se encontraban en pliegos lacrados que sólo debía abrir en el curso de la navegación. Sin embargo, la mala suerte, que parecía perseguir a los españoles, hizo también su trabajo en esta ocasión y la sorpresa se perdió. El alcaide de Melilla, uno de los inspiradores de la operación, se sintió inquieto ante el éxito de esta y quiso adelantarse, antes de que llegase el grueso de la flota, con una pequeña fuerza embarcada en fragatas y esquifes para tomar por sorpresa a los defensores en un asalto nocturno. No fue posible. Un disparo involuntario les alertó y dio al traste con todo.



El peñón de Vélez de la Gomera en un grabado inglés del siglo XVII. Su conquista en 1564 fue el primer éxito español contra los berberiscos en mucho tiempo.

Leyva, sin embargo, decidió proseguir con la operación. Desembarcó cuatro mil hombres a unas seis millas del peñón y trató de tomarlo en un nuevo asalto nocturno que, estando sobre aviso la guarnición, fracasó de inmediato. En realidad, se trataba de una posición casi inexpugnable que sólo podía tomarse por sorpresa y la sorpresa se había perdido, de modo que lo más sensato era dar por fallida la operación y regresar a España, pues permanecer en tierra en tales circunstancias no era sino un riesgo innecesario del que ningún beneficio podía obtenerse. Así se lo manifestaron a Leyva sus oficiales reunidos en consejo, con la notable excepción de don Álvaro de Bazán, que le aconsejó un doble asalto desde la tierra y desde el mar con empleo de toda la artillería disponible. Leyva, sin embargo, optó por la retirada y ordenó que las tropas reembarcaran de noche.

Nada se había conseguido, pues, con la expedición sino reforzar aún más la ya elevada moral de los berberiscos, que se entregaron desde entonces a la piratería con renovadas fuerzas, sabedores de la impotencia de los españoles para detenerlos. La reconquista del peñón de Vélez de la Gomera, así las cosas, se había convertido, de acuerdo con la mentalidad de la época, en una cuestión de honor. Era necesario enviar a los berberiscos una señal clara de que España no estaba dispuesta a tolerar más abusos.



El peñón de Vélez en la actualidad. En el siglo XVI, el peñón era un islote separado de la costa, pero como puede verse en la fotografía, ahora se halla unido a ella por un tómbolo creado por una fuerte tormenta que estalló sobre la zona en 1934.

La nueva expedición se puso al mando de un marino mucho más capaz y experimentado que Leyva, don García de Toledo, virrey de Cataluña y recién nombrado capitán general de la escuadra española del Mediterráneo. Esta vez las cosas se hicieron a lo grande. La flota, que se hizo a la mar en Málaga el 29 de agosto de 1564, estaba compuesta por nada menos que noventa y tres galeras, aunque no todas españolas, pues formaban también parte de ella diez galeras saboyanas, ocho portuguesas, siete florentinas y cinco, muy artilladas, de la Orden de Malta. Acompañaban a las galeras sesenta buques menores, entre ellos treinta y cinco bergantines y fragatas, un galeón y cuatro carabelas portuguesas, que componían en conjunto una gran escuadra, aunque no más impresionante que el cuerpo de desembarco, formado por dieciséis mil hombres y muchos voluntarios de toda Europa, buen número de ellos de noble cuna, hasta el punto de que la operación llegó a convertirse en una suerte de cruzada a pequeña escala que enardeció los ánimos de sus participantes. Tras una tranquila navegación, la escuadra cruzó las cien millas que separan Málaga del peñón y tocó allí el 31 de agosto, dos días después de la partida. Había llegado el momento de hacer bien las cosas, y García de Toledo, como todos los buenos comandantes, era de los que no dejaba nada a la improvisación.

Había comprendido el hábil militar que un objetivo como aquel, una roca aislada de paredes casi verticales, sería siempre inexpugnable si no se ocupaba previamente la costa frente a la que se hallaba, y a ello dedicó sus primeros esfuerzos. Ocupó un fuerte que habían construido los defensores en la playa tras la intentona de 1563 y lo amplió para convertirlo en almacén y asegurarse así la agilidad en la provisión de los suministros del ejército. Conquistó luego la población cercana y con ello quedó del todo aislado el peñón. Lejos de tratar de tomarlo al asalto, inició un bombardeo sistemático que poco tardó en minar la moral de los defensores. El 6 de septiembre, al amparo de la noche, la mayoría de ellos huyeron, y no quedó a los sitiadores sino ocuparlo con escasa resistencia y menos bajas, no más de treinta. La operación –como suele suceder cuando se destinan a una tarea los recursos necesarios, se encarga su ejecución a un jefe competente y se planifica de forma sistemática– había sido un éxito. El peñón, bien guarnecido con quinientos hombres y con sus defensas reforzadas, desempeñaría un importante papel desde entonces en la represión de la piratería berberisca. A lo largo de los meses siguientes se multiplicaron las operaciones de limpieza de las costas, algunas de sus bases fueron destruidas y la navegación comenzó a recuperar un poco de la seguridad perdida muchos años antes. Aún quedaba, empero, mucho por hacer, y los turcos no estaban dispuestos a dejarse arrebatar sin lucha su mejor baza en la guerra por el dominio del mar.

El último zarpazo de un león moribundo

Es cierto que Solimán ya no era el mismo y que, además, le ocupaban por entonces otras inquietudes. Contaba ya con casi setenta años y la duración de su reinado se acercaba al medio siglo. Era un anciano consumido y ojeroso. La gota lo torturaba, como lo hiciera con su rival, el emperador Carlos V, en sus últimos años de vida. Muy lejos quedaban ya la energía inagotable y la fiera determinación que había demostrado en 1522 durante la conquista de Rodas. Ya no montaba a caballo como un guerrero orgulloso ni dirigía en persona sus ejércitos al combate. De hecho, apenas salía del palacio de Topkapi, donde pasaba hora tras hora entregado al rezo y la meditación, apartado de cualquier placer, bebiendo sólo agua y comiendo de modo frugal en humildes platos de arcilla. La muerte de su amada Hürrem, en 1558, lo había convertido en un hombre distinto, circunspecto y austero, sin ningún amor por la vida. Había prohibido la venta de alcohol y ordenado destruir sus instrumentos musicales; apenas seguía ya las reuniones de sus visires, y cuando lo hacía, se colocaba detrás de una celosía. Obsesionado con la religión islámica, de la que ahora se

consideraba, por encima de cualquier otra misión, el guardián supremo, dedicaba sus ya escasas energías a la caridad y a la erección de mezquitas.

Por otra parte, las preocupaciones lo abrumaban. En los últimos años había tenido que enfrentarse a una guerra civil entre sus hijos y la mano no le había temblado al condenar a muerte a algunos de ellos. El único superviviente y presunto heredero, Selim, era sin duda el más incapaz. El Imperio persa amenazaba sin cesar las fronteras orientales del Imperio. Occidente no terminaba de someterse y Rusia se mostraba como un poder emergente del que ya no cabía olvidarse. Había tenido que arrostrar revueltas populares y agitaciones étnicas, la escasez de comida y la inflación desbocada, el descontento de los jenízaros y la corrupción de sus ministros. Y estaba agotado, tanto que en 1562 los notables europeos destacados ante la Sublime Puerta daban su muerte por inminente. Pero se trataba de un error que habría de pagarse caro. Solimán era un viejo león que podía enfadarse si un enemigo lo molestaba, y aún poseía la energía suficiente para matar de un zarpazo a quien lo hiciera, aunque fuera tan sólo para regresar luego a su apacible letargo. Ese enemigo fueron los caballeros de Malta.

La Orden de los Caballeros Hospitalarios de San Juan de Jerusalén, denominación original de los caballeros de Malta, llevaba décadas comportándose como un hatajo de auténticos piratas sin escrúpulos, y lo hacía mucho más desde que, en 1555, un resentido superviviente de la debacle de Rodas, el anciano caballero Jean de La Valette, se convirtiera en gran maestre de la orden. Poseían una pequeña flota de galeras, no más de media docena, pero se trataba de naves formidables, y no lo eran menos sus bien adiestradas tripulaciones. Al igual que los piratas berberiscos, caían súbitamente sobre sus desprevenidas presas, las tomaban al asalto y se apoderaban de cuanto en ellas hubiera de valor, ya fueran mercancías o personas. Los musulmanes sabían muy bien de su habilidad y la temían tanto como los cristianos habían temido a Barbarroja o a Dragut. No había grandes diferencias. Los venecianos consideraban, con no poca razón, que los caballeros de Malta eran poco más que corsarios con cruces.



BARTLETT, W. H. *Mausoleo de Solimán el Magnífico y Roxelana*. Grabado de la serie *Las bellezas del Bósforo* (1838). En 1565, cuando, respondiendo a las provocaciones de los caballeros de San Juan, resolvió atacar Malta, Solimán se encontraba ya próximo a su muerte.

Había uno entre ellos que destacaba especialmente, tanto que los campesinos griegos acudían a rendirle homenaje cuando recalaba en sus costas, regalándole gallinas y frutas, y las madres musulmanas amenazaban con su presencia a sus hijos díscolos para que se durmieran. Se trataba de Romegas, un marino tan experto y valiente como cruel del que se decía que había perdido por completo el control de sus nervios tras haber sobrevivido durante días atrapado bajo el casco de una nave hundida por un tornado. Y sería precisamente Romegas la molestia que despertaría al viejo león dormido y le obligaría a dar su último zarpazo.

A comienzos de junio de 1564, mientras los españoles se batían desesperadamente en defensa de la asediada plaza de Mazalquivir, Romegas navegaba al frente del escuadrón de su orden frente a la costa occidental de Grecia cuando tuvo un encuentro afortunado. Frente a él, protegido por un pequeño grupo de galeras otomanas, navegaba desprevenido un enorme galeón, *La Sultana*, una gran presa, a tenor de la escolta que lo acompañaba. Romegas no se lo pensó dos veces. Seguro de la superioridad de sus naves, atacó sin mediar aviso alguno el galeón y se apoderó de él. El botín que halló en sus bodegas excedió sus expectativas más optimistas. Fletado por el Gran Eunuco, un conspicuo personaje de la corte otomana, el buque cargaba mercancías por un valor no inferior a los ochenta mil ducados.

Tras dotar al galeón con una tripulación de presa y enviarlo a Malta, Romegas continuó con sus correrías. Poco después, tenía un encuentro no menos afortunado frente a las costas de Anatolia: un gran buque mercante turco que no sólo transportaba en sus bodegas ricas mercaderías, sino también algunos personajes importantes, como el gobernador de El Cairo y una anciana mujer que resultó ser nada menos que la nodriza que había criado a Mihrimah, la hija favorita del sultán, que regresaba de su obligado peregrinaje a La Meca. Tres días después, capturó del mismo modo al gobernador de Alejandría. Los rescates que podía exigir por la devolución de tan destacadas personalidades eran sencillamente fabulosos. En verdad Romegas parecía haber tenido un golpe de suerte.

Pero no era así. Los apresamientos, en especial el de la nodriza de Mihrimah, levantaron una gran ola de indignación en Estambul. Era evidente que Solimán, emperador de los dos mares y guardián supremo de los santos lugares del islam, no podía permitirse que los secuestros de peregrinos quedaran sin castigo sin que su autoridad entre los suyos se resintiera. El imán de la Gran Mezquita así se lo recordó al sultán con palabras harto elocuentes, a las que en modo alguno podía hacer oídos sordos:

> Sólo la espada invencible puede quebrar las cadenas de esos desdichados, cuyos gritos se elevan al cielo y afligen los oídos del Profeta. El hijo reclama a su padre, la esposa a su marido y a sus hijos. Todos, por tanto, confían en vos, en vuestra justicia y poder, para que la venganza caiga sobre sus –y vuestros– implacables enemigos.

Aquello era la gota que colmaba el vaso de la paciencia de Solimán. Aunque viejo y cansado, reaccionó, y lo hizo con la misma energía que en sus mejores tiempos. La lejana isla de Malta, aquel insolente nido de víboras cristianas, debía ser conquistada a cualquier precio.

6

Una roca en el mar Blanco

Y que la cólera de Mustafá bajá fue tanta –había perdido seis mil hombres sólo en San Telmo, incluido el famoso corsario Dragut– que mandó crucificar en maderos los cadáveres de los caballeros, y haciéndoles una cruz en el pecho con dos tajos de cimitarra, dejó que la corriente los llevara al otro lado del puerto, donde seguían resistiendo Sanglea y San Miguel, y luego compró todos los cautivos y los hizo degollar sobre las murallas.

Corsarios de Levante (2006)
Arturo Pérez Reverte

¿Cuánto vale una isla?

Los otomanos contaban con muy buenas razones para apoderarse de la isla de Malta, y no se trataba de razones de honor o de fe, sino de razones de pura y simple naturaleza estratégica. Como ha señalado Roger Crowley, «Malta era simplemente demasiado importante, demasiado estratégica y demasiado problemática como para ser ignorada». Era el verdadero corazón del Mediterráneo, la puerta, pequeña pero valiosísima, que guardaba el acceso entre sus dos cuencas. Si los cristianos la conservaban, las posesiones norteafricanas del sultán jamás se encontrarían seguras. Las galeras de Felipe II, cada vez más grandes y numerosas, podían utilizarla para erigir una poderosa muralla de lienzo y madera que vedaría para siempre a la Sublime Puerta el paso hacia Occidente. Pero si los otomanos la conquistaban, nada se interpondría ya entre el viejo sultán y Europa. Para Solimán y sus visires, como a veces afirmaban, tomar Malta era despejar el camino hasta Inglaterra.

El 6 de octubre de 1564, el diván, esta vez en presencia del propio Solimán –un hecho poco frecuente en los meses anteriores, pues el hastiado soberano apenas se dejaba ya ver en sus reuniones– tomó la crucial decisión: debían iniciarse de inmediato los preparativos para la expedición a Malta. Tan sólo un mes después, a comienzos de noviembre, el sultán escogió a sus comandantes: Mustafá pachá dirigiría el ejército embarcado; Pialí pachá, la

escuadra. Turgut, el ya octogenario, pero aún temible, corsario berberisco, actuaría como asesor, dado su buen conocimiento de la isla. La elección era un tanto curiosa. Mustafá era un turco anatolio de origen humilde que había ascendido a base de esfuerzo y mérito, pero también de fanatismo y brutalidad. Pialí, sin embargo, era el *kapudan* pachá, comandante en jefe de la flota imperial, yerno de Selim, hijo y sucesor de Solimán, y mucho más joven, pues contaba con apenas treinta y cinco años. Parecía que el sultán recelaba de un mando único y había forzado a compartirlo a dos hombres que sin duda tenderían a desconfiar uno del otro y a competir entre ellos.

La inmensa maquinaria administrativa del Imperio se ponía así en marcha. Se trataba, empero, de una operación de una complejidad nunca vista hasta ese instante. La conquista de Rodas, cuarenta años antes, se quedaba muy pequeña en comparación. Malta era otra cosa. En realidad, se trataba de un pedrusco aislado en mitad del mar enemigo, a más de mil trescientos kilómetros de distancia de Estambul. Además, no era una tierra fértil. Pobre en agua, en madera, en cultivo, sin ríos ni árboles, no ofrecía a un ejército invasor posibilidad alguna de sobrevivir sobre el terreno y de obtener de él los recursos necesarios para mantener un asedio que se presumía muy prolongado. La flota invasora tendría que llevarlo todo consigo: las armas, la munición la madera, los alimentos, los pertrechos, el alojamiento... Incluso la misma operación de desembarco iba a resultar difícil, pues tampoco abundaban en Malta las bahías o calas, erizada como estaba de altos acantilados del todo inaccesibles desde el mar. Y con los pobladores autóctonos de la isla no se podía contar. Es cierto que hablaban un dialecto árabe y que su simpatía hacia los caballeros de la Orden de San Juan, que trataban a sus jefes con excesiva displicencia, era escasa. Pero no lo es menos que eran fervientes católicos y odiaban con inusitada intensidad a los piratas berberiscos, cuyas razias sufrían con regularidad casi matemática. En 1551, por ejemplo, el célebre corsario Turgut, la *Espada blandida del islam*, al que los malteses odiaban especialmente, había dejado casi despoblada la pequeña isla de Gozo tras capturar casi cinco mil hombres, mujeres y niños para venderlos como esclavos. Los caballeros podían ser orgullosos, pero era la única protección con que contaban los malteses frente a las razias berberiscas y lucharían a muerte a su lado.



Representación cartográfica de la isla de Malta, publicada en Venecia en 1562.

Representación cartográfica de la isla de Malta publicada en Venecia en 1562. Árida, de pequeña extensión y muy alejada de las bases turcas, constituía un objetivo militar extraordinariamente difícil de conquistar.

Se trataba, en fin, de una operación de una magnitud casi sobrehumana, pero, si alguien podía llevarla a término, eran los otomanos, dueños de una Administración compleja y centralizada que, a diferencia de lo que sucedía por entonces en la mayoría de los Estados cristianos, podía movilizar con eficacia los recursos de un inmenso Imperio. Los preparativos se iniciaron enseguida con una minuciosidad extrema. Para reconocer el terreno, unos ingenieros turcos disfrazados de pescadores desembarcaron en la isla, midieron las murallas, anotaron con cuidado sus puntos fuertes y débiles, levantaron planos de las fortificaciones, ubicaron las fuentes de agua y determinaron los mejores lugares para el desembarco de las tropas. A partir de esa información, el alto mando otomano diseñó la estrategia de la operación.

El primer paso sería hacerse con el control de un puerto seguro en el que realizar sin riesgo el desembarco; luego se aseguraría el control de los pozos y fuentes; por último, el resto del cuerpo expedicionario desembarcaría e iniciaría el asedio de las principales fortalezas de la

isla. También se analizaron las tropas enemigas y su armamento. Se llegó a la conclusión de que los arqueros jenízaros, a pesar de su probada habilidad, no serían muy eficaces, pues los caballeros vestían armaduras muy gruesas que las flechas no podrían perforar fácilmente a larga distancia, por lo que el peso de la acción había de recaer sobre los arcabuceros. Por otra parte, sería necesario cargar enormes cantidades de madera para las obras de asedio, pues en Malta no había bosques, y también cañones de sitio de gran calibre, ya que el suelo de sólida piedra caliza de la isla no permitiría excavar túneles. Una vez fijados estos parámetros, se calcularon con precisión las cantidades necesarias de cada uno de los recursos que iban a emplearse en la expedición y se dictaron órdenes precisas a los gobernadores provinciales. En unas pocas semanas, el Imperio entero bullía de actividad.

Por supuesto, estos preparativos eran tan importantes que no podían pasar desapercibidos a los agentes extranjeros, espías o no, presentes en el Imperio. El arsenal y el puerto de Estambul, en particular, se sumieron enseguida en un trabajo frenético para que el cuerpo expedicionario pudiera disponer a tiempo de las embarcaciones necesarias, tanto galeras como grandes buques de transporte de caballos, tropas y pertrechos de todo tipo. Se preparaba una operación militar de enorme magnitud. Pero ¿cómo prever su destino? Había unos cuantos objetivos posibles. Malta, desde luego, era uno de ellos. Pero también podía serlo Chipre, que los venecianos se apresuraron a reforzar, o La Goleta, el fuerte español frente a la ciudad de Túnez, o incluso Sicilia, que podía servir de cabeza de playa para la invasión de Italia. Los turcos, por supuesto, hicieron bien poco por desvelar el misterio; la sorpresa siempre ha sido el mejor aliado de cualquier ofensiva. Pero, ¿constituyó acaso una sorpresa la invasión para los caballeros de la Orden de Malta?

Fiebres de Malta

Lo cierto es que no lo fue en absoluto. A finales de 1564, los primeros rumores sobre la inminente invasión de la isla empezaron a llegar a oídos del septuagenario Jean Parisot de La Valette. La orden contaba, desde luego, con buenos espías. Todavía enérgico y resuelto, el anciano gran maestre comenzó sus preparativos. Malta no era Rodas; sus defensas, mejoradas durante décadas por las pingües rentas que aseguraban a los antiguos caballeros hospitalarios sus prósperas encomiendas diseminadas por toda Europa, eran desde luego formidables. Pero aún podían mejorarse, y no sería inexacto afirmar que los trabajos se iniciaron con cierta lentitud.

En efecto; sobre el papel, Malta era inexpugnable. Tras el funesto ataque de Turgut de 1551, las fortificaciones de la isla habían sido muy mejoradas. El viejo fuerte de San Ángel, en la ciudad de Birgu, la actual Vittoriosa, fue reforzado, y se levantaron dos reductos de nueva traza: el de San Miguel, sobre el promontorio de Senglea, para proteger El Burgo, y el de San Elmo o San Telmo, en las faldas del monte Sceberras, hoy dentro del propio núcleo urbano de la capital, La Valetta, que era una excelente fortificación trazada *alla moderna*, esto es, diseñada con muros bajos, inclinados, gruesos y recortados, para resistir el bombardeo artillero.



El gran maestre Jean Parisot de La Valette (1494-1568) en un retrato contemporáneo. Aunque luego trató de compensar el retraso, la lentitud de su reacción inicial estuvo a punto de costar a los caballeros de Malta la pérdida de su isla frente a los turcos.

Pero una cosa era la teoría, irrefutable, y otra distinta, la práctica. La inminencia de un asedio que se presumía duro y prolongado exigía

prepararse, y el gran maestre lo hizo, pero con retraso. Era necesario reclutar soldados en Italia, el lugar donde en teoría resultaría más fácil; acumular víveres y suministros para varios meses; organizar a la población civil, decidiendo quiénes debían ser evacuados y quiénes podían ayudar en la defensa; acondicionar los fuertes, mejorando sus defensas por el lado que daba a tierra; obstaculizar en la medida de lo posible el desembarco del ejército enemigo y su aprovisionamiento sobre el terreno, quemando las cosechas y envenenando los pozos… y parece que La Valette vaciló en emprender todas estas acciones, considerando por un lado su enorme coste y por otro el tiempo de que disponía, dada la previsible lentitud de los preparativos de una expedición tan compleja como la que iban a organizar los turcos.



El fuerte de San Ángel visto desde La Valetta. La ciudad que aparece detrás es Vittoriosa.

Pero, en contra de las previsiones del confiado gran maestre, los preparativos turcos fueron muy rápidos. El 30 de marzo de 1565 la enorme escuadra de Pialí pachá zarpaba solemnemente del puerto de Estambul. La formaban unas ciento treinta galeras ordinarias, siete galeotas, seis galeras grandes muy artilladas, ocho mahonas, naves de transporte de gran desplazamiento, y catorce naos. Los barcos llevaban a bordo un cuerpo expedicionario compuesto por cerca de treinta mil soldados, entre ellos unos seis mil jenízaros y otros tantos espahíes. El tren de asedio era impresionante. Lo integraban sesenta y cuatro grandes cañones de sitio, entre ellos cuatro basiliscos capaces de disparar balas de un peso de ciento treinta libras y un enorme pedrero cuyos proyectiles tenían una circunferencia de siete pies. A ello se sumaban unos suministros de una magnitud desconocida en las campañas que se habían llevado a cabo con anterioridad. Todo parecía haberse previsto con una precisión milimétrica para que nada quedara

al azar. Las grandes naves de transporte cargaban en sus repletas bodegas nada menos que cien mil balas de cañón, dos mil toneladas de pólvora, arcos y flechas, arcabuces y balas, cascos y armaduras, pero también plomo, cuerda, palas, picos, barras de hierro, madera, marcos prefabricados para montar parapetos de protección, pieles, sacos de lana, viejas velas y cables, tiendas para los cañones, ruedas y una ingente cantidad de bizcocho naval para alimentar durante meses a tan inmenso ejército. Nunca se había visto nada semejante, y los propios turcos lo sabían, por lo que acudieron en masa a despedir a la flota. La partida debió ofrecer un espectáculo memorable, a juzgar por las descripciones de los europeos que fueron testigos presenciales que han llegado hasta nosotros. Como describe Roger Crowley:

> Mustafá pachá recibió su estandarte y una espada de general y subió a bordo de su galera, *La Sultana*, entre los vítores de la multitud. El barco era un regalo personal del sultán, construido con madera de higuera, con veintiocho filas de remeros a razón de cuatro o cinco remeros por banco. El navío enarbolaba un estandarte rojo y blanco. Pialí, como almirante, tenía su propio buque insignia cuya popa lucía los símbolos de la autoridad marítima: tres grandes fanales, una bandera de seda verde y una gran placa de plata forjada de casi un metro cuadrado coronada por una media luna y una bola de oro bajo la cola de caballo que representaba el poder imperial. El propio sultán les acompañó simbólicamente representado por un tercer buque insignia, la galera imperial, cuya popa estaba decorada con medias lunas y versos del Corán trabados con letras de oro [...]. Fue, según todos los testimonios, un espectáculo extraordinario. La armada desplegó sus velas tras la oración de la mañana. Las banderas multicolores con versos del Corán, medias lunas y cimitarras ondearon al viento. Los remos quebraron las aguas del Cuerno de Oro. Desde los fuertes de las orillas estallaban las salvas de cañón, que competían con el estruendo de los címbalos y los bramidos de las gaitas. Los soldados estaban en posición de firmes en la cubierta de los barcos, quietos como si fueran de piedra –los jenízaros con sus sombreros blancos adornados con plumas de avestruz; los religiosos con sus turbantes verdes; los reclutas, vestidos todos de blanco–. Al son de las oraciones que murmuraban los imanes y del ritmo que marcaban los capataces de las galeras, la enorme armada se hizo a la mar doblando el cabo del Palacio, se adentró en el mar Blanco y puso rumbo a Occidente. La mayor empresa anfibia de la historia del Imperio otomano partió, según una crónica, en una atmósfera triunfal.[10]

Una sombra ominosa comenzaba a proyectarse sobre la isla de Malta, que por fin parecía haberse contagiado de los febriles preparativos otomanos y entregaba toda su energía a la absorbente tarea de mejorar sus defensas. Entre los meses de abril y mayo, quinientos caballeros hospitalarios venidos de toda Europa se sumaron a los seiscientos que residían en la isla en enero de 1565; las fortificaciones mejoraban poco a poco gracias al material de construcción y las herramientas traídas a toda prisa desde el continente; los molinos de pólvora y las fábricas de armas y pertrechos

funcionaban a máximo rendimiento; los agentes de la orden recorrían toda Italia reclutando mercenarios y pidiendo voluntarios mientras la inexperta pero muy entusiasta milicia maltesa recibía un entrenamiento acelerado; La Valette escribía sendas cartas al monarca español, su soberano, y al pontífice romano, su señor espiritual, pidiéndoles a ambos hombres y dinero; se buscaba comida hasta debajo de las piedras, adquiriéndola allí donde aún la había, pues las malas cosechas habían asolado Europa, mientras el incansable Romegas abordaba cuantos cargueros se acercaban a la isla para obtenerla también por la fuerza, y se acumulaba en los fuertes junto a grandes tinajas de agua para resistir el asedio; los campos se quemaban y los pozos se envenenaban para privar por completo de comida y agua a los invasores, y en fin, la población civil que resultaba inútil o poco fiable para el combate, como los ancianos, las mujeres, los niños y los libertos musulmanes, o podía distraer a sus protagonistas, como las prostitutas, era evacuada a Sicilia. Cuando, el 19 de mayo de 1565 los otomanos llegaban al fin a Malta, la isla estaba un poco mejor preparada para resistir el asedio.

Esperando a los españoles

El desembarco del ejército otomano no resultó difícil. Un primer intento de obstaculizarlo terminó en fracaso y las tropas invasoras pudieron descender de las naves sin ningún impedimento en el mejor lugar para ello y a plena luz del día. Se trató, a decir de los testigos, de un espectáculo maravilloso, que sorprendía tanto por el ingente número de soldados como por el chocante colorido de sus atuendos, tan distinto a los gustos occidentales. El temor comenzó a apoderarse de los ánimos de algunos defensores. Los desembarcados eran cerca de treinta mil, y llevaban consigo formidables armas de asedio, sin duda capaces de derruir unas fortificaciones cuyos trabajos de acondicionamiento aún no habían concluido. Frente a ellos, los caballeros apenas podían oponer unos ocho mil hombres en condiciones de luchar, y entre ellos sólo una minoría, los propios caballeros, muy escasos en número, y los pocos soldados de los tercios enviados por el rey de España, eran militares profesionales, aunque los tres mil milicianos malteses pronto se revelarían como excelentes soldados.



Pérez de Alesio, Mateo. *El sitio de Malta - La llegada de la flota turca*. Palacio del Gran Maestre, La Valeta (Malta). Una vez más, la logística imperial otomana brilló en todo su esplendor en el asedio de Malta, un verdadero alarde de competencia militar con los medios de la época.

Los comienzos fueron prometedores, con algunos éxitos aislados de los defensores, pero muy pronto la abrumadora ventaja de los turcos empezó a hacerse sentir. En unos pocos días, el sur de la isla había sido ocupado y arrasado por completo, y el ejército invasor acampaba ya frente a los muros de El Burgo y Senglea, las principales fortalezas. Enseguida, el 21 de mayo, se produjo un primer asalto sobre los sectores de las murallas defendidos por hospitalarios de las lenguas de Castilla y Auvernia, pues un caballero francés capturado en las primeras escaramuzas había indicado a Mustafá pachá que se trataba de las dos secciones más desprotegidas. Sin embargo, el asalto, poco preparado, no arrojó los resultados esperados. La Valette ordenó una salida preventiva de setecientos arcabuceros acompañados por un destacamento de caballería, mientras desde los muros se desataba una verdadera tormenta de fuego sobre los asaltantes, que enseguida hubieron de desistir.

El fracaso avivó las disensiones en el campo turco. Los dos comandantes, Mustafá y Pialí, sostenían opiniones muy distintas sobre el objetivo sobre el que debían concentrarse los esfuerzos y ambos se sentían observados por el sultán, por lo que no deseaban equivocarse. Por fin, se llegó a un acuerdo: el primer objetivo sería el pequeño fuerte de San Telmo, pues una vez tomado este, la flota podría variar su fondeadero, y situarse en otro más seguro, al abrigo de los vientos y

de los posibles ataques enemigos. El mismo día 23 se puso en marcha la operación con el traslado de algunos grandes cañones.

La Valette respondió enseguida enviando refuerzos al fuerte: San Telmo, aunque de pequeñas dimensiones y mal concebido, debía oponer la resistencia suficiente para que el resto de las fortificaciones pudieran reforzarse y aguantar así el ataque del que luego serían objeto, y el virrey de Sicilia, don García de Toledo, pudiera enviar a Malta los soldados que estaba reuniendo en su isla. Las mujeres y los niños refugiados allí fueron evacuados y los setecientos cincuenta hombres de la guarnición, la mayoría españoles, al mando de Juan de la Cerda, recibieron suministros y comida. La consigna era resistir a toda costa y los defensores lo hicieron, más allá incluso de las previsiones más optimistas. El 28 de mayo daba comienzo el ataque otomano. Veinticuatro grandes cañones de asedio comenzaron a vomitar hierro y piedras sobre la pequeña fortaleza, y en los días posteriores se sumaron nuevas piezas y se colocaron baterías en posiciones más adecuadas para batir las defensas del fuerte. La resistencia, empero, se prolongaba. Cada noche, al amparo de la oscuridad, nuevos soldados y suministros llegaban para reforzar a los exhaustos defensores. Y en el campamento turco las cosas empezaban a ir mal. Los roces entre Mustafá y Pialí continuaban; las relaciones entre los jenízaros y sus jefes no eran buenas; se habían perdido en los asaltos muchos soldados veteranos, y los problemas de higiene llevaban cada día a la muerte a muchos heridos que perecían en sus tiendas. Al final, una conquista que debía de haber durado cuatro o cinco días, exigió casi un mes. El fuerte sólo fue tomado al asalto el 23 de junio, tras haber pagado los turcos un precio descomunal. Los invasores habían sufrido al menos cuatro mil muertos, casi un sexto de su ejército, entre ellos muchos jenízaros; habían disparado dieciocho mil cañonazos, consumiendo en ellos una buena parte de sus reservas de pólvora y municiones, y, sobre todo, habían perdido un tiempo precioso, el suficiente para que las defensas de El Burgo y Senglea alcanzaran un nivel aceptable. Las mil cuatrocientas bajas que habían sufrido los defensores suponían, en relación con su número, muchos más muertos, pero desde el punto de vista global, la situación era ahora mejor para ellos que al comienzo de la invasión.



DANTI, Ignazio. *Asedio otomano de Malta* (1580-1581). Galería de los Mapas de El Vaticano, Roma. Su fracaso constituyó una humillación tan grande para los turcos que después de 1565 era frecuente en el palacio de Topkapi la expresión *Malta yok* ('Malta no existe').

Quizá por ello, Mustafá pachá, siguiendo con ello una inveterada tradición otomana, ofreció a los defensores una salida negociada. A cambio de la rendición, perdonaría sus vidas y les permitiría marchar a Sicilia con sus bienes y la artillería. Pero el anciano La Valette tenía memoria; en su lejana juventud había vivido el sitio de Rodas de 1522 y sabía que, como entonces, cualquier indicio de debilidad que sus tropas pudieran notar en él podría resultar demoledor para su moral. Así que rechazó la negociación y se aprestó a la resistencia hasta el último hombre.

Mustafá pachá decidió entonces concentrar todos sus esfuerzos en el castillo de San Miguel, en la península de Senglea, para luego dirigirse contra El Burgo, donde se ubicaba la mayor de las fortalezas de los caballeros. San Miguel ofrecía en su diseño tantos defectos como San Telmo, y quizá no habría ofrecido tanta resistencia, pero un

desertor otomano informó al gran maestre de los planes de su comandante y La Valette pudo preparar medidas de defensa suplementarias. Además, al amparo de la noche, una columna de excelentes soldados españoles procedentes de Sicilia pudo desembarcar en Malta y llegar hasta El Burgo, donde se puso a disposición de los defensores. Mustafá pachá, rojo de ira, ordenó el inicio inmediato del ataque, que se produjo el 4 de julio. Una vez más, un terrible bombardeo golpeó las posiciones cristianas. En un primer momento, la ofensiva se centró en el lado de tierra, el más vulnerable, pero el plan turco preveía un asalto simultáneo también desde el mar, para lo cual hasta ochenta barcos fueron transportados sobre troncos y depositados en el agua al otro lado de la fortaleza. El 15 de julio, la operación se puso en marcha. Mientras los sitiadores lanzaban un ataque masivo por el lado de tierra, los barcos, cargados de soldados, se aproximaban a la fortaleza desde el mar.

Sobre el papel, la estratagema habría debido tener éxito. Sin embargo, concluyó en un estrepitoso fracaso. Una batería oculta en la costa masacró a los soldados desembarcados, que no se habían percatado de su presencia, mientras del lado de tierra los defensores de las murallas lograban rechazar incluso el asalto de los jenízaros, que se habían lanzado a la carga tras el fracaso de las tropas de menor calidad enviadas en primer lugar, táctica que resultaba habitual entre los turcos. Una vez más, los defensores de Malta se habían revelado mucho más duros de pelar de lo que suponían los jefes otomanos. Había, pues, que olvidarse de los asaltos y apostarlo todo a una guerra de desgaste.

El 22 de julio, sesenta y cuatro cañones abrieron fuego a la vez contra los dos fuertes supervivientes. La invasión entraba ahora en una nueva fase en la que la guerra psicológica iba a ocupar un lugar nada desdeñable, pues ambos comandantes se jugaban la vida en ella. La Valette sabía que la derrota significaba el fin de la orden a la que había dedicado su existencia; Mustafá era consciente de que Solimán no le perdonaría un fracaso. En apariencia, la ventaja turca seguía siendo inmensa, pero lo cierto es que empezaba a diluirse. El frente que los defensores debían proteger ahora era poco extenso, y su número resultaba aún suficiente para asegurarlo, lo que hacía poco relevante que los turcos fueran muy superiores. Además, la llegada del verano agravaba los problemas de higiene en el campamento invasor, lo que provocó un número creciente de muertes por disentería y tifus. Por otra parte, la impotencia aumentaba el nerviosismo de los comandantes turcos, e intensificó las disensiones entre ellos.

En agosto, la tensión alcanzó un nivel insoportable en ambos bandos. Exhaustos y con problemas de escasez, los defensores empezaron a sufrir deserciones. Desesperados, y creyéndose en posesión de información relevante sobre las defensas, los invasores retomaron su antigua táctica ofensiva y lanzaron nuevos asaltos. Pero los fracasos turcos se sucedían a un ritmo tan acelerado como el progreso de las enfermedades y la caída de las reservas de municiones y pólvora. El 19 de agosto, tras la enésima intentona fallida de terminar con la resistencia cristiana, los jenízaros se amotinaron y exigieron que el propio Mustafá encabezase la siguiente carga contra las murallas. El comandante lo hizo, pero no sirvió de nada; las defensas resistieron. Por si fuera poco, el 25 empezó a llover.

La lluvia, que pronto se hizo constante, beneficiaba a los defensores. Con la pólvora mojada, nadie podía valerse de los arcabuces, pero, mientras, los otomanos no podían utilizar tampoco sus arcos y los cristianos sí podían usar sus ballestas, de las que disponían en gran número. Los asaltos se sucedían sin lograr su objetivo. Y el tiempo corría a favor de los defensores. Si llegaba el otoño, la flota tendría que retirarse y los soldados tendrían que irse con ella. Y ello si no llegaban antes los refuerzos españoles y terminaban de un plumazo con la invasión.

Don García de Toledo contaba ya en Sicilia con nada menos que once mil hombres, muchos de ellos verdaderos soldados de élite, veteranos de los tercios que habían luchado en media Europa, y por fin había reunido los barcos para transportarlos, una gran escuadra de ochenta magníficas galeras recién salidas de los exhaustos astilleros de Felipe II. Sólo se lo impedía la excesiva prudencia del rey, que no podía olvidar el desastre de Los Gelves y temía perder la flota tan trabajosamente reconstruida. Por fin, el 20 de agosto llegó a don García el permiso de Madrid. El juicioso monarca había decidido por fin autorizar el envío de auxilio a Malta, pero con la condición de que no se arriesgara la escuadra. Se trataba de una condición difícil de cumplir, pues en una operación así el riesgo era inevitable. Don García decidió entonces embarcar sus soldados en las sesenta galeras más rápidas, bajarlos a tierra sin buscar el combate con la flota turca y regresar de inmediato. Sin embargo, lo avanzado de la estación retrasó mucho estos planes. Aunque la escuadra zarpó el 25 de agosto, las galernas la desviaron de su rumbo y la forzaron a regresar a puerto. Pero el 6 de septiembre la expedición partía de nuevo, alcanzaba al día siguiente las costas de Malta, desembarcaba, en tan sólo una hora y media, diez mil excelentes soldados españoles y zarpaba de nuevo sin haber sufrido contratiempo alguno. La suerte de los atacantes estaba echada.



LARIVIÉRE, Charles-Philippe. *Levantamiento del sitio de Malta* (h. 1843). Palacio de Versalles, París. Jean de La Valette y sus caballeros dan las gracias a Dios tras la retirada de los otomanos de Malta.

Nadie mejor que ellos lo sabía. Tan pronto como se tuvo noticia del desembarco en el campamento otomano, el ejército invasor, para sorpresa de los incrédulos defensores, levantó el sitio y comenzó a retirarse en completo orden. En unas pocas horas, las tropas y sus pertrechos se hallaban ya embarcadas y listas para regresar a Estambul. Mientras, después de once kilómetros de marcha, los exhaustos españoles acampaban en las cercanías de Mdina dispuestos a reponerse del agotador viaje.

Para Mustafá pachá, aquello era una oportunidad de rehabilitarse ante el sultán. Si atacaba ahora a los españoles, sin darles oportunidad de reponerse, quizá podía obtener una fácil victoria que le permitiría retomar el asedio frente a unos defensores ahora desmoralizados por completo. La noche del 11 de septiembre, al amparo de la oscuridad, desembarcó diez mil hombres y los hizo marchar contra los españoles. De no haber sido estos prevenidos a tiempo, quizá los hubiera tomado por sorpresa y derrotado de forma aplastante, pero no sucedió así, pues La Valette se apercibió del plan turco y mandó aviso inmediato a los españoles. Cuando los turcos alcanzaron su posición, los encontraron esperando, formados en sus célebres cuadros erizados de picas. La masacre fue espantosa.

Cuando los supervivientes fueron recogidos por las galeras turcas, Pialí dio al fin la orden de regresar. La invasión de la isla había fracasado. *Malta yok*, dirían desde entonces los otomanos: «Malta no existe».

[10] CROWLEY, Roger. *Imperios del mar.La batalla final por el Mediterráneo, 1521-1580*. Barcelona: Ático de los libros, 2008. p. 142-143.

7

Una isla en la boca del lobo

España y los otomanos llevaban treinta años disparándose a ciegas, desde tiempos de Barbarroja y Doria. Habían luchado hasta quedar en tablas en Malta. Todavía estaba pendiente el enfrentamiento definitivo por el control del centro del mundo.

Imperios del mar (2014)
Roger Crowley

Un sultán con mucho que demostrar

A pesar del estrepitoso fracaso de los otomanos en su asedio a la isla de Malta, a comienzos de 1566 las cosas seguían exactamente en el mismo punto en el que se encontraban un año antes. El Mediterráneo oriental continuaba en manos de la Sublime Puerta, y sus aliados berberiscos no habían dejado de poner en peligro el comercio cristiano en el Mediterráneo occidental. Por lo demás, el paciente Felipe de España seguía construyendo galeras y esperando que llegara su momento; el temor a un ataque definitivo de los otomanos sobre Occidente no se había disipado; Venecia prefería su fructífera amistad a la guerra con el turco, pero no dejaba de espiarle, y el anciano papa de Roma se desesperaba ante el escaso eco que lograban sus llamamientos a la cruzada contra el infiel.

Solimán, por su parte, pareció regresar a su tradicional aversión al mar y buscar en la segura tierra una compensación a su fracaso. Lejos de lanzar de nuevo a su flota contra Malta, como esperaban los propios caballeros, entregados con frenesí a la construcción de nuevos baluartes y a la reconstrucción de los que la lucha había derruido, o contra cualquier otro objetivo marítimo, reunió un colosal ejército y, con setenta y dos años, se puso al frente de él para atacar Hungría. El resultado de la campaña, empero, no fue el esperado. Mientras asediaba la ciudad fronteriza de Szigetvár, a sesenta kilómetros de Mohács, el anciano sultán murió.

Su sucesor fue su hijo Selim II, en todo distinto a su padre. Hombre poco carismático, muy grueso, nada agraciado, en exceso

distraído por los placeres carnales y, según decían las malas lenguas, compulso devoto del vino, un verdadero crimen para un musulmán, se encontró en el momento preciso de acceder al trono con el mismo problema de legitimidad que se habían visto obligados a afrontar todos sus predecesores. Al nuevo monarca no le bastaba con que corriera por sus venas la sangre del soberano fallecido; tenía que demostrar que era digno del elevado puesto que el destino le había regalado sin esfuerzo alguno, y sólo había una forma de hacerlo: acrecer el acervo imperial con una nueva conquista y llenar los bolsillos de los jenízaros con donativos y botines.



YOUNG, John. *Selim II* (1815). Colección privada. Obeso, borracho e indolente, parecía en todo el reverso tenebroso de su padre Solimán. No obstante, sería el gran visir Sokollu, y no él, el responsable de la derrota otomana en Lepanto.

Por suerte, el último gran visir de Solimán, Sokollu Mehmed pachá, estaba allí para ayudarle. Hombre dotado de un extraordinario talento y con una dilatada carrera política y administrativa a sus espaldas, tuvo la suficiente habilidad para ocultar al ejército la muerte de Solimán hasta que se aseguró de que podía controlar la difusión de la noticia y frenó el conato de revuelta de los jenízaros con un reparto inmediato de dinero. Pero con ello sólo había ganado algo de tiempo.

Los jenízaros volverían a sublevarse, y esta vez en serio, si Selim no regresaba a Estambul coronado por los laureles del triunfo. Se necesitaba una campaña victoriosa. Y había que escoger un objetivo.

Sin embargo, la coyuntura por la que pasaba el Imperio no era la más adecuada para una nueva guerra. Entre 1566 y 1568, una terrible hambruna asoló Egipto y Siria; la misma capital, Estambul, sufrió una grave escasez de pan; la peste bubónica hizo estragos por doquier, y los árabes se mostraron reacios a aceptar por las buenas el dominio otomano: al norte de Basora estalló una revuelta y en Yemen se organizó una verdadera revolución. Los reyes de Occidente, empero, no se hacían ilusiones; por fin habían entendido que cada nuevo reinado debía iniciarse con una guerra de conquista; la única cuestión pendiente de decidir era pronosticar dónde iba a comenzar y contra quién, algo muy difícil habida cuenta de los muchos lugares entre los que el sultán podía escoger.

Fue entonces cuando dentro de la propia España surgió lo que parecía a todas luces una excelente oportunidad para que los turcos llevaran la guerra santa al territorio mismo del más poderoso de sus enemigos y lo aniquilaran desde dentro. Dicha oportunidad se la ofrecieron en bandeja los moriscos españoles.

Los conocidos como moriscos no eran sino los antiguos musulmanes españoles, a los que, como vimos, Cisneros les había obligado a escoger entre abandonar el país y renunciar a un tiempo a su fe y a sus costumbres. Muchos de ellos, como cabía esperar, habían optado por quedarse, pero haciendo de su renuncia un acto formal que, guardando las apariencias, les permitía preservar tanto su religión como su modo de vida. Las autoridades españolas lo habían permitido; no en vano los moriscos ofrecían a la nobleza terrateniente una mano de obra frugal y barata de la que no querían prescindir. Pero cuando arreció la guerra contra los otomanos, las sospechas de que los moriscos estaban sirviendo de quinta columna de los piratas berberiscos, y de que ayudarían a los propios turcos si una invasión llegaba a producirse, se incrementaron.



Moriscos españoles en un grabado del siglo XVI. La revuelta de Las Alpujarras, entre 1568 y 1570, ofreció a los turcos una oportunidad de atacar a España en su mismo corazón, pero, contra todo pronóstico, no la aprovecharon.

Felipe II respondió a la tensa situación apretando más las tuercas a los moriscos. Un edicto real del 1 de enero de 1567 les prohibía tajantemente cualquier manifestación externa de sus diferencias, desde el velo a los baños, pasando por el uso del árabe. Fue la gota que colmó la paciencia de este grupo marginado que había sufrido un abuso tras otro desde la caída de Granada. A finales de ese mismo año la rebelión se extendía por el antiguo reino nazarí, aunque sólo prendería con fuerza en Las Alpujarras, una comarca pobre y montañosa donde las tropas regulares hallarían muy difícil aplastar la resistencia.

Sokollu Mehmed, desde luego, vio la oportunidad, pero nunca pensó en aprovecharla para proyectar la invasión de España, sino tan sólo para distraer a Felipe II con promesas de ayuda a los rebeldes que no pensaba materializar. Sin embargo, lejos de distraer al rey, la rebelión morisca y los amagos del gran visir produjeron el efecto contrario: convencerlo de que el casi olvidado Mediterráneo resultaba vital en la estrategia imperial de la Monarquía Hispánica y de que debía prestarle por fin la atención que merecía. Por ello, no solamente envió a su medio hermano don Juan de Austria, entonces de sólo veinte años, a reprimir la rebelión, sino que incrementó la construcción de galeras y se preparó para un enfrentamiento directo con los turcos.

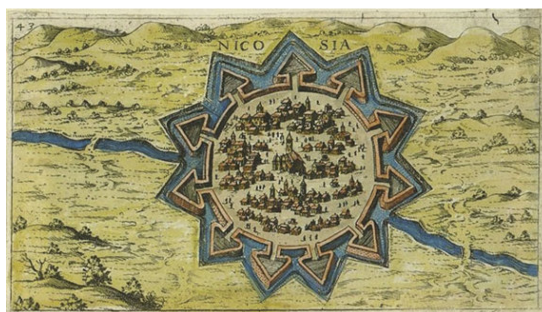
Pero Sokollu seguía con sus planes. No sería Granada, sino Chipre

la victoria que ofrecería a su soberano. Aunque, por supuesto, los venecianos, sus dueños, no tenían por qué saberlo antes de tiempo, de modo que se dispuso a preparar la invasión mientras se aseguraba de que los ubicuos espías de la Serenísima siguieran pensando que la flota que se aprestaba en el arsenal de Estambul se dirigiría a España y les instaba a engrasar con pingües sobornos la voluntad de los consejeros del sultán. Para cubrirse bien las espaldas, firmó con el Sacro Imperio una tregua de ocho años, y devolvió al sah algunos de los territorios conquistados. Por último, dio comienzo a la acumulación de pertrechos al sur de Anatolia, que había de desempeñar un papel clave como soporte de la invasión.

En el fondo, se trataba de una elección muy lógica. A diferencia de Malta, pobre, lejana y leal a sus dueños, Chipre era una isla grande y fértil que aseguraba inmensos beneficios a sus señores venecianos, se hallaba a apenas un paso de las costas del Imperio y no contaba con una población fiel a sus propietarios, pues los chipriotas sentían un odio visceral hacia los voraces venecianos que les explotaban sin piedad. Chipre ofrecía incluso legitimidad a su elección como objetivo bélico, pues no sólo servía de base inmejorable a los piratas cristianos que abordaban impunemente las naves cargadas de peregrinos que se dirigían a La Meca, sin que los venecianos, que se habían comprometido a ello, lo impidieran en absoluto, sino que constituía el único superviviente de los reinos cristianos erigidos en el Próximo Oriente como consecuencia de las cruzadas. Había sido, pues, tierra musulmana, y ello confería al sultán el derecho, y la obligación, de que volviera a serlo, como enseguida se encargó de confirmar a Selim el gran muftí de Estambul, por más que la Serenísima pagase cada año como lo hacía, de manera exquisitamente puntual, ciento cincuenta mil ducados de tributo al sultán a cambio de la posesión de la isla. No hacía falta nada más. El 28 de marzo de 1570, Venecia recibió un ultimátum: «Exigimos de vosotros Chipre –decía sin ambages el documento–, que deberéis entregar voluntariamente o por la fuerza; y no irritéis a nuestra terrible espada, porque os haremos la guerra más cruel por todas partes, ni confiéis en vuestras riquezas, porque haremos que escapen de vosotros como un torrente [...]». Una nueva guerra iba a dar comienzo. Pero en esta ocasión la respuesta cristiana sería muy distinta. Ni Venecia optaría por comprar la paz, ni los llamamientos del papa dejarían de ser escuchados, ni Felipe II tendría mejores cosas en que pensar. En esta ocasión los cristianos se unirían y plantarían cara al imperialismo otomano.

Desconfianza y recelos

Sobre el papel, los venecianos estaban bien preparados. A pesar de las veladas insinuaciones de Sokollu, las defensas de la isla venían recibiendo considerables inversiones desde 1567. Nicosia se había convertido en una poderosa fortaleza de traza italiana que contaba con once bastiones repartidos por toda la muralla. Es cierto que aún faltaban soldados, pues se calculaba que se necesitaban veinte mil hombres sólo para la defensa de la plaza y no se disponía sino de doce mil. Pero Venecia estaba por fin llevando a cabo un esfuerzo titánico. A los subsidios papales se habían sumado nuevos impuestos; el arsenal trabajaba noche y día montando galeras, y los agentes de la Serenísima recorrían toda Italia de norte a sur reclutando mercenarios. Los líderes de la República sabían, sin embargo, lo poco que podían hacer ellos solos frente a la maquinaria de guerra turca funcionando a pleno rendimiento. Necesitaban aliados; necesitaban a España.



Las nuevas fortificaciones de Nicosia en un grabado del veneciano Giacomo Franco incluido en su libro *Viaggio da Venezia a Costantinopoli per mare* (1597). La traza italiana de los baluartes parecía ofrecer a la ciudad una protección formidable contra la artillería. No obstante, la escasez de soldados impidió a los defensores de la plaza ofrecer la resistencia que se esperaba.

Por fortuna, por primera vez desde 1538, la coyuntura era favorable al entendimiento. Felipe II temía de verdad que el sultán, o los piratas berberiscos, desembarcaran tropas en Granada para apoyar a los moriscos rebeldes. El *beylerbey* de Argel, Uluch Alí, se había apoderado ya de Túnez, aunque no de La Goleta, expulsando de su trono al reyezuelo impuesto por los españoles; los tercios parecían incapaces de reprimir la rebelión de Las Alpujarras, y el viejo espíritu de cruzada que había impulsado la Reconquista, alimentado por la rebelión misma y por la inquietante, aunque invisible, presencia del turco, se había revitalizado. Como ha escrito John Elliott, «[...] el talante español de 1570 estaba configurado por la cólera, el orgullo herido, el entusiasmo religioso y el feroz deseo de venganza». Se trataba, además, de un cambio que afectaba, de un modo u otro, a toda Europa. La política empezaba, en todo el continente, a configurarse cada vez más de acuerdo con parámetros de índole

religiosa, pues la fe se erigía en seña de identidad de los pueblos y revestía de legitimidad a los Estados que sobre ellos imponían su dominio. En la propia corte filipina, la visión tradicional, sostenida por el duque de Alba, en virtud de la cual la religión era un asunto de cada señor –*Cuius regio, eius religio* se había firmado en la Paz de Augsburgo de 1555– y debían ser los intereses dinásticos los que rigieran la política exterior, iba dejando paso a la que propugnaba el príncipe de Éboli, quien, rechazando de plano el maquiavelismo heredado de los consejeros carolinos, hacía de la fe cristiana y la moral los principios básicos sobre los que debían sustentarse las relaciones exteriores de la monarquía católica.

Y ahora, también por primera vez, el rey disponía del dinero, los recursos y el tiempo necesarios para ello. El duque de Alba parecía haber sofocado por fin la revuelta de los Países Bajos; más de un centenar de galeras habían salido, en un esfuerzo titánico y continuado, de los arsenales. Si además podía contar, a instancias del papa, con las riquezas de la Iglesia, mucho mejor. De hecho, Felipe sólo accedió a negociar la alianza en mayo de 1570, cuando recibió garantías de que el papa sufragaría buena parte de su enorme coste con pingües concesiones sobre las rentas eclesiásticas. Por supuesto, no se fiaba en absoluto de los venecianos, y hacía bien, pues en marzo, al tiempo que le escribía en demanda desesperada de ayuda, el dogo seguía negociando con los turcos. Pero Pío V, que había subido al solio de Pedro en enero de 1566, no era como su predecesor.

Antonio Michele Ghislieri, el nuevo pontífice romano, era un viejo fraile dominico de muy humilde origen, antiguo inquisidor, muy enérgico, de carácter austero y estricto, que obraba imbuido hasta la médula por un sincero espíritu de cruzada, más propio de un pontífice medieval que de un papa del Renacimiento. Poseía, en palabras del historiador francés Ferdinand Braudel, «[...] el fervor, la convicción, la aspereza y la intransigencia de los pobres y, a veces, su extrema dureza y su dificultad para perdonar». Pero tan pavorosa era la fuerza con la que creía en sus designios y tan cuantiosas las cantidades que estaba dispuesto a proveer a los príncipes cristianos para que se avinieran a servirles de instrumento, que enseguida quebró la inicial intransigencia de Felipe, ya suavizada por los postulados del príncipe de Éboli, su aliado natural en el entorno del monarca. Tal como el mismo rey dijo en abril al español Luis de Torres, el enviado papal, aceptaría negociar con los venecianos y con el propio papa la formación de una nueva Liga Santa y constituiría junto a ellos una flota que acudiría en ayuda de Chipre. Mientras, enviaría cincuenta de sus flamantes galeras al mando de Giovanni Andrea Doria al sur de Italia para reunirse con la flota veneciana y dar auxilio de inmediato a la isla.

La campaña de 1570 fue, sin embargo, desastrosa. Todo dio comienzo enseguida. A finales de marzo, una gran flota de galeras al mando de Girolamo Zanne zarpó de Venecia con el fin de disuadir a los turcos, pero nada más tocar puerto en Zara, en la misma costa del Adriático, fue presa de una terrible epidemia de tifus que liquidó en muy poco tiempo buena parte de sus efectivos, al punto de condenarla a permanecer allí hasta el 12 de junio, fecha en que zarpó de nuevo, convertida en una mera sombra de lo que había sido, hacia Corfú.



EL GRECO. *Retrato del papa Pío V* (h. 1600-1610). Colección privada, París. Sin duda la constancia de este pontífice y su carácter visionario explican en buena medida la formación de la Santa Liga y, en última instancia, hicieron posible la victoria cristiana en Lepanto.

Entretanto, el 1 de junio, una poderosa armada turca compuesta por ciento cincuenta y cinco galeras, setenta fustas y fragatas, ocho galeazas, veinte barcos de transporte de caballos, cinco grandes naos y treinta barcos más pequeños se congregaba en la isla de Rodas. El día 4, la gran escuadra puso rumbo a Finike, donde llegó el 17 de junio y embarcó el ejército de invasión. El 3 de julio, al mando del mismo *kapudan*, Alí pachá, la flota llegó por fin a Chipre con un cuerpo

expedicionario, este bajo el mando de Lala Mustafá, que incluía no menos de seis mil jenízaros y doce mil espahíes, así como un número mucho mayor de tropas de mala calidad destinadas a servir de carne de cañón. Tras dos semanas de desembarco, el enorme ejército ponía sitio a Nicosia. Era el 26 de julio de 1570, y ni venecianos ni españoles habían podido hacer nada por impedirlo.

¿Qué había retrasado a los españoles? Lo cierto es que, aunque Felipe había dado al papa seguridad de que se uniría de inmediato a los venecianos, no había sido así. El prudente monarca deseaba primero saber bien con quién se jugaba los cuartos y, en todo caso, asegurarse de que el mando de la flota correspondería a los españoles o, en su defecto, a alguien que sirviera a sus intereses. Por ello, cuando, el 30 de marzo de 1570, el genovés Doria le escribía sugiriéndole que aprovechara la inminente invasión turca de Chipre para tratar de recuperar Túnez, el rey le ordenó, ya el 24 de abril, que partiera hacia Mesina, en Sicilia, con las galeras genovesas, se reuniera en aquel puerto con las de Nápoles y Sicilia que comandaban el marqués de Santa Cruz y Juan de Cardona, y esperase allí. No trataba, pues, de invadir Túnez, como le había sugerido el genovés, ya que entonces habría escogido Palermo, que estaba mucho más cerca, pero tampoco pretendía reunirse sin más con los venecianos y dar auxilio a su isla de Chipre. Quería sin duda asegurarse bien del estado de las galeras venecianas, que presumía nefasto, y hacer valer la magnífica condición de las suyas para determinar a su albedrío el destino final de la flota combinada. Cuando por fin las galeras españolas, genovesas y papales se reunieron con las venecianas en bahía Suda, en Creta, un gran fondeadero protegido, era ya nada menos que el 31 de agosto y Nicosia se encontraba a punto de caer.

Todavía se podía hacer algo, pero ello exigía –aunque el mando nominal de la flota lo ejercía el comandante de las galeras papales, Marco Antonio Colonna– que los jefes de los distintos contingentes que la integraban lograran ponerse de acuerdo, lo que no resultaba en modo alguno una tarea fácil. Así las cosas, el 19 de septiembre llegó la noticia de la caída de Nicosia, que se había producido diez días antes. Todavía era posible atacar al enemigo y forzar una batalla naval, pues la escuadra cristiana era superior en número, tropa y armamento a la otomana, pero nada pudo decidirse. El único logro de la campaña fue que Pialí pachá, avisado de la presencia enemiga, ordenó que reembarcaran a toda prisa los soldados que había desplegado para el asalto a Famagusta, la verdadera fortaleza de la isla, lo que probablemente retrasó el inicio del ataque a esta unos diez meses. Giovanni Andrea Doria, con su habitual prudencia, afirmó que allí nada podía hacerse en aquella época del año, ya peligrosa por las tormentas, y la escuadra regresó por donde había venido. Aunque los

naufragios sufridos en las semanas posteriores por los venecianos probaron que tenía razón, ello no evitó que la desconfianza y el resentimiento fueran mayores entre los aliados que unos meses antes. En realidad, difícilmente cabía imaginar un balance más pobre para una campaña que había comenzado con tan buenos augurios.

La Santa Liga

¿Sería distinta la de 1571? Por fortuna, lo fue, y mucho, quizá porque las negociaciones iniciadas entre los aliados cristianos, que habían comenzado la campaña del año anterior rigiéndose provisionalmente por las cláusulas de la Liga Santa de 1537, lograron por fin, no sin muchas dificultades y dilaciones, alcanzar un acuerdo. Lo cierto, no obstante, es que en julio de 1570, las posiciones de partida se hallaban muy distantes y la desconfianza era absoluta.

En Venecia no todos deseaban la guerra, ni siquiera tras el ataque otomano contra Chipre, pues dañaba gravemente las expectativas de un comercio que constituía la misma razón de ser de la República. Además, la firma de la alianza con España preocupaba. Primero, porque disminuía las opciones de éxito de cualquier negociación diplomática con la Sublime Puerta, y segundo, porque podía terminar convirtiendo a Venecia en una suerte de estado satélite de España, como lo era Génova. Por otro lado, ambas potencias tenían diferentes prioridades. Mientras la Serenísima pretendía que la escuadra dedicara sus esfuerzos a liberar Chipre y asegurar el comercio veneciano en el Mediterráneo oriental, Felipe II deseaba que tomara como objetivo prioritario el norte de África, donde sólo quedaban a los españoles La Goleta, Orán, Mazalquivir, Melilla y el peñón de Vélez de La Gomera, enclaves todos ellos aislados y muy difíciles de defender que no aseguraban protección alguna a las costas españolas frente a los ataques berberiscos lanzados desde Trípoli, Argel y Túnez. Otro motivo de fricción residía, como era de esperar, en la financiación de las operaciones. Venecia se resistía a sufragar un tercio del coste total de estas, como proponía el papa, por considerar tal proporción excesiva para su capacidad económica, y ofrecía correr tan sólo con la cuarta parte, dejando a España el resto. Por último, desataba verdaderas pasiones la cuestión del mando supremo de la flota, que España, dada la mayor contribución que estaba dispuesta a asumir en hombres, barcos y dinero, reclamaba para sí frente al rechazo de los otros aliados, que desconfiaban profundamente de un mando español.

Algunos de estos roces pudieron por fortuna resolverse sin excesivas dificultades. El propio pontífice, haciendo uso de su

autoridad, solucionó la cuestión del mando cuando aseguró, quizá con toda sinceridad, habida cuenta de su carácter, haber experimentado una revelación divina el día de la festividad de san Juan Bautista, cuando, mientras celebraba misa, reparó, por casualidad sólo aparente, en la siguiente frase del Evangelio: «Fue enviado por Dios un hombre cuyo nombre era Juan [...]». En su opinión, ello significaba que Dios quería que fuera don Juan de Austria, hermano del rey Felipe, el candidato español al mando de la flota, quien lo ostentara, lo que privó por completo de argumentos a quienes se oponían a la designación.

Así se llegó a septiembre de 1570. Mientras el ejército otomano rendía la ciudad chipriota de Nicosia y la escuadra cristiana se mostraba incapaz de hacer nada por impedirlo, las negociaciones parecían por fin a punto de dar buen fruto. Sin embargo, no fue así, pues el Senado de la Serenísima rechazó lo firmado por sus embajadores y hubo que empezar de nuevo. Era obvio que Venecia trataba de nadar y guardar la ropa, pues no renunciaba a la esperanza de llegar a algún acuerdo con la Sublime Puerta, aun en el caso de que supusiera le entrega de Chipre, siempre que al menos quedara asegurada la paz y la libertad de comercio en la isla. Para muchos senadores de la República, que sólo atendían a sus intereses comerciales, cualquier cosa era preferible a la guerra. A finales de octubre, los plenipotenciarios se sentaron una vez más a la mesa de negociaciones y volvieron a enzarzarse en debates sobre asuntos menores, mientras crecía la desconfianza hacia el doble juego de la Serenísima. Sólo la decidida presión del papa y le evidencia de que los turcos no deseaban negociar nada movieron a Venecia a firmar. El 20 de mayo de 1571, aunque aún debían ratificar el acuerdo los soberanos de los países firmantes, nacía al fin la Santa Liga.

Aunque eran España, Venecia y la Santa Sede los únicos signatarios de peso de la alianza, firmaron también sus cláusulas los representantes de Génova, Toscana, Saboya, Urbino, Parma y la soberana Orden de Malta. Asimismo, la Liga quedaba abierta a las incorporaciones del Sacro Imperio, Francia y Portugal, las cuales no parecían en ningún caso probables, pues el Imperio mantenía una tregua con los otomanos, Francia era su aliada y Portugal se había embarcado, a instancias del rey Sebastián, en su propia cruzada norteafricana y ya se enfrentaba a los otomanos en el océano Índico y en el mar Rojo.

Se planteaba aquella, en cualquier caso, como una alianza defensiva y ofensiva por tiempo indefinido, dirigida contra el Imperio otomano y los piratas berberiscos, de la que ninguno de sus signatarios –España, Venecia, la Santa Sede y Génova– podía retirarse sin el consentimiento de los otros ni firmar paz alguna por separado.

Aunque se estipulaba con carácter general una fuerza conjunta de doscientas galeras, cien navíos de vela, cincuenta mil soldados de infantería y cuatro mil quinientos de caballería, así como los pertrechos y cañones que se estimaran necesarios, cada año, llegado el otoño, se acordaría la magnitud concreta de la escuadra que debía aprestarse para la campaña siguiente y su destino. España aportaría en todo caso la mitad del dinero, los barcos y los hombres; Venecia, un tercio, y la Santa Sede, un sexto, aunque dado que el pontífice carecía entonces de recursos para financiar su parte, serían España, en tres quintos, y Venecia, en dos quintos, quienes correrían con ella. Por todo ello, Felipe II había de aportar nada menos que cien galeras, cincuenta navíos de apoyo, veinticinco mil infantes y dos mil quinientos jinetes, y Venecia, sesenta y siete galeras, treinta y tres navíos, 16.666 infantes y 1.667 jinetes, y en cuanto al pontífice, aportaría tan sólo doce galeras y tres mil infantes, pues no podía sostener más, lo que obligaba al rey español a proporcionar a la Liga otras catorce galeras, doce navíos, 3.556 infantes y 555 jinetes, y a Venecia, siete galeras, cinco navíos, 1.778 infantes y 278 jinetes. ¿Para qué se preveía un cuerpo expedicionario tan numeroso en una campaña naval? Si bien no ha quedado constancia de ello, parece evidente que el objetivo inicial de auxiliar a Chipre antes de que se rindiera ante los turcos pesaba mucho en el ánimo de los signatarios. Aunque quizá Felipe pensara en usarlos también contra los piratas berberiscos, no parecía probable que fuera así en un primer momento.

Como es lógico, dada la extrema desigualdad en las aportaciones de cada aliado, cualquier botín obtenido, en barcos y en hombres, se distribuiría en idéntica proporción, y lo mismo se haría con las posibles conquistas, a no ser que se tratara de territorios que hubieran pertenecido con anterioridad a uno de los firmantes, o de tierras entonces en manos de los piratas berberiscos, que quedaban reservadas para España. En caso de disputa entre ellos, el pontífice, verdadero inspirador de la coalición, actuaría como árbitro inapelable.

En cuanto a las campañas, debían empezar cada año en el mes de mayo, para lo cual los contingentes aportados por cada aliado debían estar listos en abril y acudir entonces al lugar de reunión prefijado. El mando supremo de la flota combinada correspondería, aunque este extremo se acordaría más tarde, siempre a don Juan de Austria, pero se establecía que determinadas decisiones clave sólo podía tomarlas con el acuerdo mayoritario de los jefes de los contingentes aliados. Marco Antonio Colonna, comandante de las galeras del papa, sustituiría a don Juan en caso de ausencia, aunque su opinión valdría siempre lo mismo que la del resto. Un consejo de capitanes y otros técnicos de la flota se constituiría con objeto de asesorar a los comandantes en cuestiones específicas que requiriesen una opinión

cualificada.

La ciudad hundida en la arena

Mientras se perdía en todo esto un tiempo precioso, las cosas en Chipre no mejoraban en absoluto, aunque así pudiera parecer. En enero de 1571, el veneciano Marco Quirini zarpaba inopinadamente del puerto de Candia, en Creta, con doce galeras y cuatro navíos que transportaban mil doscientos soldados de refuerzo. Contra todo pronóstico, el hábil y audaz marino burló las galeras otomanas que patrullaban la isla, desembarcó los refuerzos y capturó varios buques, con cuyo botín regresó sano y salvo a Creta a finales de enero. La respuesta otomana, empero, no se hizo esperar. Tras ajusticiar a los responsables de haber permitido semejante humillación y destituir a Pialí como *kapudan* pachá, nombrando en su lugar al quinto visir, *müezzinzade* Alí pachá –apelativo que aludía a la profesión de su padre, pues no significaba otra cosa que 'el hijo del que llama a la oración'–, la Sublime Puerta ordenó acelerar los preparativos para completar el cerco de Famagusta. Volvieron a aprestarse decenas de galeras y fue ingente el número de voluntarios que deseaban alistarse en la esperanza de conseguir un botín como el que se había tomado a Nicosia.

Sobre el papel, la toma de Famagusta debía resultar mucho más difícil que la de Nicosia. *La ciudad hundida en la arena*, como la habían llamado los griegos, era en realidad una impresionante fortaleza con un perímetro romboidal de tres kilómetros. Las murallas tenían quince metros de alto y cuatro y medio de ancho; contaban con quince torres; las rodeaba un profundo foso, y, sobre todo, la ciudad se erigía en una zona de tierras pantanosas infectadas de malaria en las que un ejército no podía permanecer mucho tiempo sin sufrir espantosas bajas. Por si fuera poco, mientras Dandolo, el comandante de la plaza de Nicosia, se había revelado como un inepto, el caudillo de Famagusta, Marco Antonio Bragadino, era un líder carismático y un competente organizador. La comida se distribuía con justicia, la disciplina era perfecta y la moral estaba alta. A pesar de ello, los defensores llevaban todas las de perder; no en vano eran sólo ocho mil –cuatro mil venecianos y otros tantos griegos– frente a unos sitiadores doce veces más numerosos. Pero al menos estaban dispuestos a vender cara su piel mientras esperaban que, como les había ocurrido a los defensores de Malta, llegara la ayuda exterior que había prometido Quirini en el momento de su partida.

La necesitaban. En abril, Lala Mustafá tenía ya bajo su mando un ejército de cien mil hombres y las cosas empezaban a ponerse mal

para Bragadino, de modo que tuvo que tomar una decisión drástica: expulsó de la ciudad a cinco mil ancianos, mujeres y niños no combatientes que no podía permitirse alimentar. Lala Mustafá, lejos de masacrarlos, les permitió regresar a sus pueblos, mostrando así a los griegos que la guerra no iba con ellos, sino con los venecianos. Luego, ordenó a sus mineros que empezaran a cavar.

Las tierras en torno a la ciudad eran muy insanas, pero también blandas; resultaba fácil excavar túneles y trincheras en ellas, y eso facilitaba mucho las cosas a los sitiadores, que podían ir acercándose sin peligro. La arena proporcionaba también un material de construcción abundante y fácil de manipular, de modo que se utilizó para levantar parapetos de protección y plataformas para elevar los cañones. Cuando todo estuvo listo, empezó el bombardeo.



Famagusta en un grabado del veneciano Giacomo Franco incluido en su libro *Viaggio da Venezia a Constantinopoli per mare* (1597). La resistencia de esta ciudad fue mucho más eficaz que la de Nicosia, y sólo las reticencias entre los aliados, que retrasaron en gran medida la formación de la flota de la Santa Liga, permitieron a los turcos una conquista que les resultó mucho más trabajosa de lo previsto.

Corría ya el mes de mayo de 1571; los aliados se disponían a firmar por fin el acuerdo, pero no parecía que fueran a llegar a tiempo. Día tras día, un incesante martilleo artillero iba arruinando poco a poco las fortificaciones, mientras la comida escaseaba, se agotaba la pólvora y la moral empezaba a resentirse. El 21 de junio se lanzaba el primer asalto sobre la ciudad, exhausta pero resuelta a mantenerse. A finales de julio, la resistencia continuaba y Lala Mustafá se desesperaba. Entretanto, la flota de la Santa Liga se preparaba para atacar torpe y

lentamente, como una pesada bestia que saliera de un prolongado letargo invernal.

8

Fue enviado por Dios un hombre cuyo nombre era Juan

Toma, afortunado príncipe, toma estos símbolos de la verdadera fe, y quiera Dios que te concedan una gloriosa victoria sobre nuestro impío enemigo, y que por tu mano se rebaje su orgullo.

Palabras del cardenal Granvela a don Juan de Austria (14 de agosto de 1571)

El general de Cristo

Mientras Lala Mustafá se disponía a lanzar sobre la agonizante Famagusta el asalto definitivo, los preparativos cristianos para la campaña de 1571 dieron comienzo al fin. Nada más distinto, sin embargo, a la precisa planificación y ordenada ejecución de los planes que cada año ponían en marcha los otomanos. No había, por supuesto, en la Santa Liga un estado mayor central que pudiera asumir la tarea, de modo que cada uno de los aliados llevó a cabo por su cuenta y a su modo el despliegue de sus unidades con el único compromiso de tenerlas preparadas en el tiempo y lugar acordados.

Los puertos del Mediterráneo occidental fueron presas de un frenesí desconocido hasta entonces. En Barcelona, en Nápoles, en Mesina, en Venecia y en Génova, hombres, naves y pertrechos se reunían a toda prisa. Poco a poco, las flotas de los signatarios de la alianza fueron estando listas bajo el mando de sus respectivos comandantes. Primero lo hicieron los venecianos, dirigidos ahora, tras el fracaso de Zanne, por Sebastiano Venier, un enérgico financiero, sin experiencia naval alguna, de setenta y cinco años de edad con la misma resolución, y el mismo carácter irascible, que un joven de veinte; luego las galeras del papa, de nuevo bajo el mando de Marco Antonio Colonna, un italiano que había servido bien a Felipe II como cabeza del partido español en Roma y podía desempeñar un buen papel como mediador. Faltaban los españoles. Y faltaba, sobre todo, el

comandante supremo de la escuadra, don Juan de Austria, el joven medio hermano del rey Felipe cuya experiencia real en los asuntos navales era nula, pero cuyas cualidades personales iban a superar todas las expectativas.

Porque se trataba, en efecto, de una excelente elección, aunque el propio monarca lo dudara, temeroso como estaba de que el evidente afán de honor y gloria del joven, su ambición un tanto desmedida y su carácter impulsivo obnubilaran su juicio, hasta el punto de hacerle poner en peligro la flota tan costosamente construida. Por ello, como ya hiciera durante la ardua campaña de Las Alpujarras, adoptó algunas medidas preventivas. En primer lugar, colocó a su servicio en calidad de secretario personal a Juan de Soto, confidente del duque de Alba y de Giovanni Andrea Doria, y se le adscribió al mando, como lugarteniente general, al prudente y leal Luis de Requesens, al que en una carta fechada en junio de 1571 conminó a hallarse siempre presente a su lado en actitud vigilante y le confirió *autoridad paterna* sobre él, al punto de que, en palabras del rey, «[...] todo lo que ordenare e hiciese debía ser de acuerdo, sin poder don Juan apartarse de él de ninguna manera y en caso de que se apartara alguna vez de su parecer, le facultaba para hacer discretamente las diligencias que creyera convenientes, para acudir a su regia autoridad, todo ello, sin demostraciones públicas y guardando la consideración que al príncipe se debía».

Para redondear las medidas de seguridad, el rey mandó crear en torno al inexperto don Juan un verdadero comité de técnicos integrado por el mismo Luis de Requesens, Giovanni Andrea Doria, Álvaro de Bazán, capitán general de la escuadra de Nápoles y uno de los mejores marinos de su tiempo; Juan de Cardona, capitán general de la escuadra de Sicilia; el sargento mayor Ascanio della Corgna; el conde de Santa Fiora, maestre de campo de infantería; Gabrio Serbelloni, maestre de campo de artillería, y Juan Vázquez Coronado y Gil de Andrade, caballeros de Malta y jefes de flotilla de la escuadra. Y por si todo ello fuera poco, y decidido a bajarle los humos del todo, prohibió a don Juan el uso del título de «Alteza Real», como correspondería en derecho a un príncipe heredero de la corona, instando a todos a que se dirigieran a él tan sólo como «Excelencia», trato común de muchos aristócratas españoles. No es raro que don Juan se sintiera maltratado y llegara incluso a plantearse seriamente renunciar al mando que en condiciones tan humillantes se le había concedido. En julio, el joven escribía, dolido y humillado, a Ruy Gómez, príncipe de Éboli y uno de los principales ministros del rey: «Confieso a vuestra merced que ha quebrantado tanto en mí este disfavor de igualarme con muchos, al tiempo que todos miran, que algunas veces he estado por disponer de mí, siguiendo otro camino de

servir a Dios y a su majestad».



SÁNCHEZ COELLO, Alonso. *Don Juan de Austria*. Monasterio de las Descalzas Reales, Madrid. Como puede apreciarse, don Juan era una persona joven llamada a mandar sobre hombres mucho mayores que él. Por fortuna para el bando cristiano, su extraordinario carisma, su sensatez y su fe en la victoria hicieron olvidar su edad a sus subordinados.

Con todo, el joven comandante –contaba entonces con tan sólo veintiséis años– estaba por fin de camino. Pero se trató de un camino en verdad mucho más largo de lo esperado. Don Juan abandonó Madrid el 6 de junio; tardó doce días en llegar a Barcelona, y allí tuvo que esperar un mes a que todo estuviera listo. Por fin, el 20 de julio subió a bordo de *La Real* y zarpó de la ciudad condal entre exclamaciones de júbilo de la muchedumbre que había acudido a despedirlo en el puerto. El resto del camino transcurrió de igual modo, entre agasajos, multitudes, misas, fiestas y fuegos artificiales que daban a su viaje la apariencia de una peregrinación religiosa, un viacrucis sagrado cuyas estaciones fueran los puertos de la ruta del joven en quien muchos europeos veían ya al elegido de Dios para guiar la victoria definitiva de la cristiandad unida frente al infiel

turco. Porque no puede negarse que, a pesar de las reticencias y los recelos de sus signatarios y la exclusión de naciones cristianas relevantes, la Santa Liga despertó en toda Europa una enorme expectación y un gran entusiasmo que se desbordó en forma de procesiones, jubileos y fiestas, no sólo en Barcelona, Roma o Venecia, sino incluso en ciudades del reino de Francia, cuyo monarca no se había sumado a la alianza. «La fe en una victoria anunciada –como ha escrito Manuel Rivero– acompañó realmente la unión de la flota y no fue una idealización que posteriormente construyeran historiadores y cronistas oficiales».

Y el pontífice, consciente de ello, trató en la medida de lo posible de revestir con toda la pompa y solemnidad que podía aportar la Iglesia católica cuanto se relacionaba con las actividades de la Santa Liga. Cuando el ejército del papa se concentró en Roma en junio, el cardenal Colonna celebró una misa solemne en la basílica de los Apóstoles, en la cual el propio Pío V imploró a Dios que protegiera a sus tropas; las bendijo con sus armas y sus estandartes; entregó una cruz a Marco Antonio Colonna, y, en una elección cargada de significado histórico, promulgó el lema bajo cuyos auspicios actuaría la Santa Liga: *In hoc signo vinces*, 'con este signo vencerás', el mismo que hiciera inscribir en sus estandartes Constantino, el primer emperador cristiano, antes de la batalla de Puente Milvio, en la que alcanzó la victoria sobre su competidor Majencio.

De igual modo, la apoteosis de don Juan se produjo en la iglesia napolitana de Santa Clara el 14 de agosto. Allí, también en el transcurso de una misa solemne, el enviado del papa, el cardenal Granvela, hizo entrega al joven general de los emblemas de su cargo de comandante supremo de la Santa Liga. De rodillas frente al altar, recibió del prelado su vara de mando y un enorme estandarte azul de seis metros de longitud con la imagen de Cristo crucificado y las armas combinadas de los estados de la Liga. Luego partió en dirección a Mesina, donde debía hacerse cargo del mando de la flota.

No paró ahí la cosa. Los propios soldados y marineros de la Liga fueron objeto de una atención espiritual nada habitual en campañas anteriores. Se aseguró su consuelo por medio de la presencia de capellanes en todas las naves, jesuitas en las españolas, dominicos y franciscanos en las genovesas, capuchinos en las del papa. Se les impuso, asimismo, una disciplina mucho más rigurosa de lo normal. Quedó prohibido de manera terminante jugar, beber y blasfemar, y se vetó el acceso a las naves de prostitutas, mujeres solteras, jóvenes imberbes y hombres aniñados –sólo los hombres casados pudieron embarcar a sus esposas–, por evitar a los soldados, tenidos por verdaderos cruzados de Cristo, la más pequeña tentación que amenazara su pureza y con ella, el éxito de la campaña, y menudearon

las ejecuciones de sodomitas y los castigos impuestos a los blasfemos.

Se apresuran los otomanos

Mientras, los turcos no habían perdido el tiempo. A diferencia del caótico y lento despliegue de los cristianos, el plan de campaña otomano para 1571 se había ejecutado con pasmosa eficacia y una precisión comparable a la de un bien engrasado mecanismo de relojería. El *kapudan* pachá, Alí, había zarpado hacia Chipre en marzo. Una segunda escuadra al mando de Perteu pachá, el segundo visir, dejó Estambul a principios de mayo, poco después de que el tercer visir, Ahmet pachá, condujera un ejército hacia la costa adriática para amenazar allí por tierra las posesiones venecianas. Por su parte, Uluch Alí comandaba una tercera flota que zarpaba de Trípoli con rumbo hacia el oriente. Era obvio que la Sublime Puerta se sentía empeñada en una guerra global cuyo frente era el Mediterráneo en su totalidad y la planificaba desde esa perspectiva. Su objetivo a corto plazo era Chipre; a medio plazo, no era otro que el dominio total y definitivo del mar Blanco.

En realidad, el primer objetivo iba a ser alcanzado mucho antes de lo previsto. Mientras la flota de Alí pachá pasaba buena parte del verano arrasando una tras otra las posesiones venecianas del Adriático y el Egeo, como ahora veremos, la constancia de Lala Mustafá frente a las murallas de Famagusta estaba también a punto de dar fruto.

Las diversas escuadras otomanas desarrollaron una actividad agotadora entre los meses de junio y septiembre de 1571. La estrategia que se adivinaba tras ella era del todo opuesta a la aplicada en Malta seis años antes. En lugar de esperar en torno a la isla la posible llegada de una flota cristiana de socorro, como en 1565, Alí pachá dejó solas a las tropas de tierra y adoptó una actitud a un tiempo ofensiva y preventiva, buscando a las escuadras cristianas allí donde se hallaran y tratando de destruirlas por separado antes de que se unieran o, en su defecto, de desorientarlas y confundirlas por medio de audaces e imprevistos golpes de mano, ataques a tierra y rápidos movimientos. Primero fue atacado el puerto cretense de Suda, donde Alí pachá creía que podía encontrar sesenta galeras venecianas al mando de Quirini y Canale, pero al no hallar allí al enemigo, los turcos asolaron Creta para luego caer sobre Cerigo. Tras un breve descanso en Navarino, donde las galeras otomanas limpiaron sus fondos y se prepararon para proseguir su campaña, la flota se dirigió a Zante y Cefalonia, que fueron arrasadas rápidamente antes de poner rumbo a Corfú, donde se esperaba encontrar la otra gran escuadra de la Serenísima, otras sesenta galeras y once galeazas al mando de Venier. Pero una vez más

los turcos llegaron tarde. El comandante veneciano había dejado la isla a mediados de julio en pos de Mesina, el punto de reunión de la Liga.

El pachá no lo persiguió. ¿Se trató de un error que permitió reunirse a los cristianos y crear así la poderosa flota que luego derrotaría a los turcos en Lepanto? Quizá. Pero lo cierto es que Alí, al apostar por dejarle marchar y emplear su flota en atemorizar a las poblaciones venecianas del Adriático, tarea en la que se empeñó desde ese instante, enviando diversos destacamentos al mando de Uluch Alí y Kara-Khodja contra distintos lugares de la costa, jugaba la carta de la ruptura diplomática de la Liga misma, pues sin duda creía que, como en otras ocasiones, el miedo inclinaría al Senado veneciano a la negociación, privando a la Liga de buena parte de su flota y convirtiéndola en una amenaza menor. Uluch Alí llegó así hasta Zara, una de las ciudades venecianas más importantes del Adriático, y Kara-Khodja amagó con atacar la propia Venecia, que apenas contaba con galeras para su defensa, estando como estaban la mayoría de ellas muy lejos de su patria.

Quizá habría funcionado la añagaza, pero no podemos hacer sino especular sobre su éxito, pues Alí pachá hubo de interrumpirla y reunir de nuevo la flota al enterarse de que los aliados de la Santa Liga habían reunido la suya en Mesina. Una vez completada la operación, las galeras turcas pusieron rumbo a Otranto, mientras se enviaba una pequeña fuerza a las cercanías de Mesina y a Calabria con el fin de averiguar la magnitud de la amenaza cristiana. Ello no le impidió atacar de nuevo Corfú al pasar por sus proximidades, pero enseguida se dirigió a costa propia. Tras fondear en Parga, puso proa hacia Lepanto, una base segura en la que reparar los daños y poner a punto las naves. Si los cristianos le atacaban, tenía que estar preparado, y no lo estaba tras una campaña que duraba ya varios meses.

El final de la esperanza

Entretanto, el 1 de agosto de 1571, el intrépido pero sensato Bragadino comprendió que la ciudad había llegado al límite de su resistencia y buscó una salida negociada. El acuerdo, que se alcanzó enseguida, pues también los turcos habían pagado un elevado precio, era muy generoso. Los defensores de origen italiano podrían dejar la isla con sus banderas en barcos otomanos que los dejarían en Creta; los griegos podrían optar entre marcharse con ellos o quedarse en Chipre conservando su libertad y sus propiedades. Sin embargo, lo que realmente sucedería se parecería bien poco a lo acordado. La

rendición de Famagusta concluyó en una verdadera masacre.

Mientras, el 5 de agosto, los venecianos embarcaban en las galeras turcas, Bragadino se presentó en el campamento de los sitiadores para entregar a Mustafá las llaves de la ciudad. No lo hizo como el general derrotado que en realidad era, sino como un guerrero triunfador que caminaba orgullosamente, vestido con ropas carmesíes, protegido por un parasol y acompañado por sus oficiales y una guardia personal de casi trescientos hombres. Cuando alcanzó la tienda del pachá, dejó sus armas en la puerta y entró junto a unos pocos militares de alto rango. Todo se desarrolló según lo previsto. Bragadino entregó las llaves y pronunció el discurso de rendición. Luego, de repente, algo fue mal; quizá se trató de un pequeño detalle, pero fue lo bastante relevante para que la tensión acumulada se disparase y quedara fuera de todo control. Mustafá pidió un rehén de noble cuna para asegurarse de que los venecianos dejarían volver a las galeras turcas cuando estas hubieran desembarcado en Creta a sus pasajeros; Bragadino, alterado, juró que no dejaría ni un perro como rehén de los turcos. El pachá trajo entonces a colación el destino de los rehenes musulmanes aprehendidos en enero por Quirini, que los venecianos debían devolver según los términos del acuerdo, y Bragadino reconoció que no podía hacerlo, pues habían sido torturados y asesinados mucho antes. El pachá, con razón, se sintió entonces engañado y montó en cólera, dando por roto el pacto. Enseguida ordenó que los cristianos fueran apresados y ajusticiados, asegurándose de que el mismo Bragadino sufriera vejaciones indescriptibles, fuera torturado con especial saña, padeciera una muerte horrible y de que incluso sus restos mortales fueran objeto de befa y escarnio general por las calles de la ciudad. Si los líderes venecianos albergaban aún alguna duda sobre la conveniencia de la alianza con España, los espantosos vejámenes y torturas a los que había sido sometido su comandante, y de los que tuvieron enseguida cumplida cuenta, las despejaron del todo.

Desazón en Mesina

No obstante, cuando, el 22 de agosto, don Juan arribaba al fin a Mesina, las trágicas noticias de Famagusta aún no habían llegado y los auspicios con que se iniciaba la campaña no parecían demasiado buenos. Los recelos, la desconfianza e incluso el odio marcaban las relaciones entre los aliados. En las filas de marineros y soldados no reinaba precisamente la camaradería. Españoles e italianos peleaban casi a diario en las calles de la ciudad, al igual que lo habían hecho en Nápoles, y sólo les unía su malestar por el retraso en las pagas. Pero

las relaciones eran todavía peores entre los comandantes. Los venecianos detestaban a los caballeros de Malta, a los que tenían por piratas y enemigos jurados. Venier, un anciano testarudo y orgulloso, se sentía poco dispuesto a servir bajo las órdenes de don Juan, quien no sólo era español, sino un jovenzuelo inexperto en las lides navales. No era mejor su opinión sobre Giovanni Andrea Doria, al que consideraba como un mercenario a sueldo, y creía, por otro lado, que el rey Felipe de España no estaba dispuesto a arriesgar sus preciosas galeras para ayudar a Chipre. Además, todos desconfiaban de los venecianos, de quienes pensaban que se movían tan sólo por el dinero y temían que dejaran en cualquier momento la alianza para pactar con los turcos, si no lo habían hecho ya en secreto, y habían traído muchos barcos, pero con pocos hombres a bordo.



La ciudad y el puerto de Mesina en 1571. Gabinete de Estampas de la Biblioteca Nacional, Madrid. Al norte de Sicilia y muy cerca de la costa italiana, era el lugar idóneo para que se reunieran las flotas de los aliados de la Santa Liga.

Y a las evidentes fracturas internas de la coalición se sumaba la ineficacia de su organización. A comienzos del mes de septiembre, cuando se acercaba ya el final de la temporada más propicia por sus condiciones climatológicas para los combates navales, aún seguían llegando a Mesina barcos y hombres. De hecho, la llegada de las distintas flotas, en contra de lo previsto, se extendió a lo largo de varias semanas. Venier, el comandante veneciano, arribó al puerto siciliano el 23 de julio con sus cuarenta y ocho galeras, aunque falto tanto de hombres como de provisiones, por lo que hubo de zarpar de

nuevo por ver de conseguirlos en Calabria, tal como se había acordado, y perdió en la travesía ocho galeras. Cuatro días después llegó Colonna con las doce galeras papales y las tres genovesas, que se le habían sumado para mayor seguridad. Pero el goteo de galeras era incesante y, en cierto modo, exasperante. Hubo que esperar al 15 de agosto para que lo hiciera Giustiniani con las tres galeras que aportaba la Orden de Malta. Las últimas en llegar fueron las que correspondía aportar al rey de España, pero se trataba de barcos mejores y mucho mejor dotados y pertrechados que los de las otras potencias. Don Juan llegaba, como decimos, el 22 de agosto con tan sólo veinticinco galeras, pero pronto lo hacía Juan de Cardona, que arribaba el día 25 con otras veintiséis. El 1 de septiembre llegaba, procedente de Creta, la otra escuadra veneciana, sesenta galeras al mando de Quirini y Canale. Al día siguiente se veía por fin en Mesina a Giovanni Andrea Doria con sus once galeras, y finalmente, el día 5 de septiembre llegaba Álvaro de Bazán con las últimas treinta galeras de la escuadra.

Contaba, en suma, don Juan con una imponente flota compuesta por un total de 314 buques, de los cuales 196 eran galeras. Felipe II aportaba nada menos que 164, de ellos noventa galeras, cincuenta fragatas y bergantines y veinticuatro naves mancas para el transporte de suministros, pero muy bien artilladas. Las galeras no provenían en su mayoría de la propia España, aunque estas eran las más nuevas, grandes y poderosas, pues sólo catorce pertenecían a esa escuadra, mientras que diez eran de Sicilia, treinta de Nápoles, once de Doria, tres de Malta, tres de Génova, seis de Saboya y las restantes, arrendadas a armadores particulares como los Grimaldi, Negrone, Mari, Sauli y Lomelín. Le seguía en importancia el contingente de la Serenísima, compuesto por 132 buques, de ellos 106 galeras, seis galeazas y veinte unidades menores, pero en condiciones mucho peores que las de Felipe II y con dotaciones muy incompletas, al punto de que si se hubieran igualado con las españolas, sólo habrían contado los venecianos con hombres suficientes para armar la mitad de sus galeras. Por último, el papa aportaba tan sólo doce galeras y seis unidades menores.

En cuanto a la fuerza embarcada, ascendía a un total de 30.231 soldados, de los cuales nada menos que 20.231 estaban pagados por el rey de España, sólo ocho mil a sueldo de Venecia y el resto del papa. Pero una cosa era la cantidad y otra bien distinta la calidad, y no cabía duda de que los españoles, aun no siendo veteranos de la máxima aptitud, que se hallaban entonces en los Países Bajos al mando del duque de Alba, eran con mucho los mejores. Entre ellos destacaban, por supuesto, los soldados de los tercios de infantería, en concreto 6.560 hombres encuadrados en cuarenta compañías de los tercios de Granada, Cerdeña, Nápoles y Sicilia, a los que habría que

sumar otros mil quinientos soldados cedidos a los venecianos para completar las magras guarniciones de sus galeras. De calidad un poco inferior, pero aun así superior a las del resto de coaligados, completaban las fuerzas españolas 5.208 hombres organizados en tres coronelías de soldados italianos; ochocientos de la infantería veterana de las galeras de Nápoles y Sicilia; unos cuatro mil reclutados al efecto en Alemania, y, para concluir, unos mil ochocientos caballeros y nobles voluntarios que se habían embarcado en busca de fama, gloria y aventura, como era habitual en las campañas navales de la época.

El número de soldados embarcados en cada galera variaba mucho, tanto entre las galeras de distinta procedencia como dentro de cada uno de los contingentes. Así, una galera española ordinaria podía llevar una guarnición de unos ciento cincuenta soldados, que podían superar los doscientos en las galeras de fanal. *La Real*, por su parte, contaba con trescientos sesenta combatientes de la mejor calidad, incluyendo muchos caballeros con sus séquitos. En cuanto a las venecianas, incluso tras la aportación, aceptada a regañadientes, de cuatro mil soldados españoles, tanto de los tercios como italianos, difícilmente superaban el centenar, lo que las colocaba en inferioridad de condiciones en el combate.

En total, pues, la armada de la Santa Liga contaba, como ya hemos señalado, con trescientos catorce buques y en torno a ochenta mil hombres. Se trataba, por tanto, de una fuerza muy poderosa, pero mal organizada y del todo carente de cohesión interna, al punto de que, de seguir así las cosas, todo apuntaba a que la campaña de 1571 tendría que suspenderse y esperar al año siguiente. No obstante, nadie había contado con la capacidad de liderazgo y la profunda fe en su misión que caracterizaban a don Juan. Tras un fructífero intercambio epistolar con el veterano marino don García de Toledo, en el que este le había aconsejado largamente sobre cuestiones específicas de táctica naval –parece que incluso llegó a sugerirle sin rodeos que dejara los aspectos técnicos de la navegación en manos de Doria y no formara en un solo escuadrón a sus galeras, sino en tres, como Barbarroja en Préveza, dejando a los venecianos en vanguardia– el 10 de septiembre, el comandante supremo de la flota convocó a setenta oficiales a bordo de *La Real*. Deseoso de que las diferencias y recelos entre los aliados salieran a la luz para así poder resolverlas, planteó con toda claridad dos opciones y pidió a los presentes que se pronunciaran por una de ellas. La primera no era otra que buscar al enemigo y atacarle de inmediato; la segunda, que le había sugerido el propio don García, hacerse atacar por él, colocándose en una posición de ventaja defensiva. La división de opiniones fue total. Los oficiales del papa y, por supuesto, los venecianos preferían el ataque inmediato; Doria y la mayoría de los españoles, dirigidos por Luis de Requesens, la

estrategia defensiva. Pero don Juan ya había decidido: había que atacar, y hacerlo lo antes posible. Ninguno de los presentes se opuso. La votación a favor del ataque inmediato fue unánime, tal era el carisma del comandante español.

Lepanto en lontananza

La suerte estaba echada. El 16 de septiembre, en un ambiente de intenso fervor religioso y con favorables auspicios astrológicos, la flota de la Santa liga se hacía al fin a la mar, rumbo a la isla veneciana de Corfú, en la entrada del Adriático, y lo hacía decidida a encontrar al turco, presentarle batalla y derrotarlo, pasando por alto el incómodo hecho de que los cristianos no habían vuelto a hacerlo en una batalla en mar abierto desde 1520. La componían, según palabras del propio don Juan en su última carta a don García, doscientas ocho galeras, seis galeazas y veinticuatro naos, y llevaba embarcados veintiséis mil soldados. Se trataba, pues, de una armada impresionante, una de las más grandes nunca vistas en el Mediterráneo. Pero no lo sería mucho menos la enemiga, cuya magnitud exacta aún se ignoraba entonces. Recabar datos precisos y fiables había de ser, pues, el primer objetivo en aquel instante, pues de ello dependía en buena medida la formación de la flota y su táctica, que se había pergeñado ya en el plan de combate que don Juan hizo por fin entrega a sus capitanes el día 17 de septiembre.

En los despachos se establecía que las escuadras de cada potencia signataria de la Liga debían disolverse para dar lugar a formaciones en las que las naves de cada contingente resultarían mezcladas entre sí para asegurar la cohesión de la armada. Los gallardetes o enseñas nacionales, por tanto, no serían enarbolados y los sustituirían otros con un color indicativo de la escuadra a la que perteneciera la nave. Estas habrían de ser cuatro. La primera de ellas, el ala derecha o *corno destro*, la compondrían cuarenta y nueve galeras que llevarían como señal identificativa un pendón de tafetán verde, y sería su comandante el genovés Giovanni Andrea Doria. La segunda, el centro o *bataglia*, estaría formada por sesenta y cuatro galeras al mando del propio don Juan de Austria y se identificaría con un tafetán azul; la tercera, el ala izquierda o *corno sinistro*, sería mandada por Sebastiano Venier (luego lo haría Agostino Barbarigo) y sus sesenta y cinco galeras enarbolarían un tafetán amarillo, y, por último, la cuarta, el cuerpo de reserva o *soccorso*, comandado por Álvaro de Bazán, estaría integrada por treinta galeras con tafetán blanco que debían asumir la misión de acudir donde se las necesitara en el transcurso de la batalla. Este orden sería el que debía conservar la flota durante la navegación, y

también el que se adoptaría durante el combate, cuyo comienzo se indicaría por los comandantes de cada escuadra izando el tafetán con su color indicativo rematado en negro. Especial atención recibían las seis grandes galeazas venecianas, de cuyo potencial artillero se deseaba obtener ventaja. En el plan de combate, estos barcos quedarían agrupados en tres contingentes de dos y, dada su lentitud, serían arrastrados por galeras hasta situarse delante de cada uno de los tres cuerpos de la flota. Cuando el enemigo se hallara a tiro, antes de que el choque entre las escuadras se produjera, tratarían de desbaratar la formación otomana descargando sobre ella una andanada completa.

Pero ¿dónde se encontraba el enemigo? ¿Cuáles eran sus intenciones? Para saberlo con certeza, pues las especulaciones eran muchas, don Juan había enviado como avanzadilla a Gil de Andrade, caballero de la Orden de Malta, con una pequeña escuadra de tan sólo cuatro galeras, ordenándole que regresara a informarle en cuanto dispusiera de datos fiables. Así lo hizo Andrade el 20 de septiembre, y la información que traía resultó tan sorprendente como crucial. La flota de Alí pachá, aseguró el caballero, tras saquear Corfú y otras posesiones venecianas de la costa, dejaba el Adriático con sus galeras cargadas de botín dispuesta a pasar el invierno en aguas seguras de Grecia.

Así era en realidad. La flota otomana se dirigía, como vimos, al golfo de Patrás –también llamado de Lepanto– donde, bien resguardada, tenía previsto descargar el botín y llevar por fin a cabo las operaciones de mantenimiento que su prolongada estancia en el mar hacía ya perentorias. Entablar combate no estaba, pues, entre sus objetivos. Pero sucedió algo que hizo cambiar de opinión a los turcos. Deseoso de obtener también información, Alí pachá envió a buscarla al corsario Kara Hogia, cuya galera, pintada de negro, se mezcló, casi invisible al amparo de la oscuridad, con las de la Santa Liga mientras se hallaban estas fondeadas en Mesina y pudo contarlas una a una. A pesar de ello, erró en la cuenta, pues no se apercibió de la presencia de un gran escuadrón de galeras venecianas, unas sesenta en total, que fondeaban en la parte más interior del puerto, y concluyó que los cristianos no contaban con más de ciento cuarenta. Semejante error de apreciación hizo que Alí creyera contar con una superioridad aplastante, y así lo hizo saber al sultán mediante una fragata rápida que envió de inmediato a Estambul. La respuesta del sultán, del gran visir Sokollu en realidad, pues era él quien adoptaba cuantas decisiones afectaban a la campaña, fue clarísima: Alí pachá debía encontrar y atacar a la flota enemiga.

Paradójicamente, tampoco don Juan disponía de datos correctos sobre la magnitud de la flota otomana. Aunque los turcos contaban

entonces con cerca de trescientas galeras, unos rehenes venecianos que habían sido liberados por los turcos le informaron de que no eran más de ciento sesenta, pues sabían que Uluch Alí se había marchado con las suyas para llevar a puerto el botín. Y lo peor es que esta información, errónea, pues Uluch había regresado ya, fue confirmada a finales de septiembre a Gil de Andrade por unos pescadores griegos que le aseguraron que la escuadra de Alí estaba muy debilitada. El tornadizo azar parecía empeñarse en que ambos comandantes, confiados en su superioridad, buscaran a toda costa entablar combate.

Sin embargo, no se trataba tan sólo de una cuestión de deseo. A finales del mes de septiembre, los turcos estaban ya en Lepanto, mientras la flota de la Santa Liga fondeaba en el puerto de Igumenitsa, en la costa griega. Lepanto era un fondeadero excelente. Se trataba de un puerto bien fortificado, con murallas cerradas y muy sólidas, que se encontraba en la embocadura del golfo de Corinto, justo a continuación del de Patrás, muy bien protegida a su vez por baterías costeras situadas a ambos lados que someterían su fuego cruzado a cualquier navío enemigo que tratara de penetrar en él. Alí no tenía, pues, nada más que hacer que sentarse y esperar, y en realidad no le convenía hacer otra cosa, pues sus hombres estaban exhaustos; muchos de sus espahíes se habían marchado ya, y sus galeras necesitaban muchas horas de mantenimiento. Así las cosas, una batalla inminente no resultaba un escenario probable.

Pero había otros factores en juego que jugaban a favor del combate. Uno de ellos sería el estado de ánimo de los aliados de la Santa Liga. Hacia el 2 de octubre, ya fondeada la flota en Corfú, las relaciones entre ellos seguían siendo tan difíciles como siempre, e incluso parecían empeorar cuando ocurrió algo que a punto estuvo de dar al traste con la campaña de 1571 y con la flota misma. Como quiera que, como ya dijimos, las galeras venecianas andaban muy escasas de soldados, se había decidido que se completaran sus guarniciones con tropas españolas, propuesta que sólo a regañadientes fue aceptada por el orgulloso Venier. Aquella mañana, Doria fue enviado por don Juan a inspeccionar la flota para comprobar que se encontraba dispuesta para la batalla. Cuando, en el curso de su tarea, quiso subir a una de las galeras venecianas, Venier, que odiaba a muerte al genovés, se lo prohibió. La cosa pareció quedarse ahí, pues Doria no insistió por temor a provocar un conflicto, pero este explotó de todos modos cuando, a bordo de otra galera veneciana, *El hombre armado de Rétino*, se desató una pelea entre los tripulantes autóctonos y la guarnición española que produjo varios muertos y heridos. Cuando su capitán le informó, de forma un tanto tendenciosa, de que los españoles estaban *matando a su tripulación*, Venier envió a su cómitre acompañado de cuatro hombres con órdenes de detener a los

cabecillas de los soldados. Pero estos, lejos de arredrarse, recibieron a los venecianos a arcabuzazos. El cómitre recibió un disparo en el pecho y dos de sus acompañantes cayeron al agua. Cuando supo lo ocurrido a sus hombres, el iracundo comandante veneciano montó en cólera y envió un destacamento de arcabuceros para controlar la situación. Apresados los cabecillas, y sin reparar en que se trataba de soldados a sueldo de España que no estaban sometidos a sus órdenes, ni figuraba entre sus competencias tomar decisiones tan drásticas, mandó colgarlos de inmediato de la entena de su galera.

Aún colgaban de allí los cuerpos de los ajusticiados, balanceándose con el cabeceo de la nave, cuando llegó don Juan, que había sido por fin informado de lo sucedido. Al ver a sus hombres, montó en cólera, pues era evidente que el furibundo veneciano se había extralimitado, y juró que mandaría ahorcarle en aquel mismo instante. La tensión se disparó. Las galeras españolas y las venecianas cargaron sus cañones y, en una escena digna del mejor teatro del absurdo, se aprestaron a combatir en cuanto se les ordenara. Durante unas pocas horas, pareció que no sólo la campaña, sino la misma Santa Liga, iban a irse al traste. Por fortuna, el sentido común terminó por prevalecer. Don Juan desistió de imponer a Venier castigo alguno, pero declaró que dejaba de considerarle interlocutor, y que sería desde ese instante su segundo, Agostino Barbarigo, el encargado de desempeñar ese papel.



TINTORETTO. *Retrato de Sebastiano Venier* (h. 1571). Kunsthistorisches Museum, Viena. El orgullo patológico del comandante veneciano y su carácter extremadamente irascible a punto estuvieron de dar al traste con la frágil alianza cristiana.

La expedición había caminado durante unas horas por el borde del precipicio y, aunque había logrado sortearlo por muy escaso margen, don Juan no podía tenerlas todas consigo sobre la forma en que respondería su escuadra en el decisivo momento del combate. Por fortuna, sucedió entonces algo que invirtió por completo la situación; fortaleció, siquiera por un tiempo, la cohesión interna de la flota, y elevó la moral de sus hombres, disponiéndolos a enfrentarse a la batalla con ánimo de victoria. Ese suceso no fue otro que las noticias de la caída de Famagusta y de la extrema crueldad con que los turcos habían tratado a los prisioneros venecianos.

Era ya 4 de octubre. La flota de la Santa Liga llegaba a la isla de Cefalonia, cerca ya de la embocadura del golfo de Patrás, cuando fue alcanzada por un navío procedente de Creta que transmitió a don Juan la trágica noticia. Se creó entonces una situación ambivalente:

por una parte, desde una perspectiva estratégica, la flota parecía haber perdido toda su razón de ser, pues resultaba del todo imposible prestar auxilio a los venecianos, que habían rendido ya a los otomanos la isla de Chipre; pero, por otra parte, desde una perspectiva moral, la flota tenía ahora mucha mayor razón de ser: los turcos habían hecho víctimas a los defensores de Famagusta de las más espantosas atrocidades, y semejante ofensa no podía quedar sin castigo sin que el honor mismo de la Serenísima quedara afectado para siempre.

Sin embargo, cuando vuelve a convocar don Juan un consejo a bordo de *La Real,* de nuevo se dividen sus consejeros de acuerdo con una línea de fractura parecida a la que se había puesto de manifiesto una y otra vez en ocasiones anteriores: Luis de Requesens, Álvaro de Bazán y Giovanni Andrea Doria, pensando en lo avanzado de la estación, y buenos conocedores del temor de su rey a perder sus flamantes galeras, hablan en favor del regreso inmediato; Colonna y, ahora, Barbarigo se pronuncian sin ambages por el ataque. Pero los turcos se encuentran sólo a sesenta y cinco kilómetros y don Juan vuelve a inclinar la balanza: ya no es hora de discusiones, dice; es la hora de combatir. El plan ya estaba trazado desde unos días antes; restaba ahora ponerlo en práctica.

Parecido debate sostienen los otomanos, pues, en el castillo que guarda el puerto de Lepanto, también Alí pachá ha convocado a los suyos para decidir. Forman su consejo Uluch Alí, el corsario berberisco, con mucho el marino más experimentado de la flota turca; Mehmed y Hasan, hijos del temible Barbarroja; el gobernador de Alejandría, Mehmed Shuluq, llamado Sirocco, y el visir Perteu pachá. Aunque todos saben bien lo que desea su sultán –«[...] debéis enfrentaros al enemigo y utilizar vuestro valor e inteligencia para vencerlo», había escrito Sokollu–, no pueden sustraerse a la evidencia de la falta de hombres, el mal estado de los barcos y la ventaja que les ofrece su posición. Es Uluch Alí quien mejor lo expresa en voz alta cuando dice: «[...] la escasez de hombres es un hecho. Desde este punto de vista es mejor permanecer en el puerto de Lepanto y luchar sólo si los infieles vienen a por nosotros». Pero las consideraciones prácticas, la oportunidad, la razón misma, de nada sirven, pues ningún otomano que apreciara su cuello osaría contravenir las órdenes del sultán, por absurdas que fueran. En la madrugada del 7 de octubre de 1571 la escuadra otomana abandonaba su seguro refugio en Lepanto y ponía proa a la embocadura del golfo de Patrás en busca de la flota de la Liga Santa. Sólo veinticinco kilómetros separan a ambas armadas; el comienzo de la batalla es cuestión de horas.



EL VERONÉS (Paolo Caliari). *Retrato de Agostino Barbarigo* (d. 1571). Museo de Arte de Cleveland, Ohio (Estados Unidos). Por fortuna, el segundo comandante veneciano era un hombre mucho más sensato que el irritable y violento Venier.

Cabría reflexionar siquiera un momento, antes de adentrarnos en la narración detallada de la batalla, sobre las consideraciones estratégicas que aconsejaron a don Juan actuar como lo hizo. El comandante en jefe, de acuerdo en esto con Marco Antonio Colonna, cada vez más cercano a él, pues era el único en quien podía confiar rodeado como estaba de personajes colocados allí por su hermano para vigilarle, tuvo presente que la concordia entre los distintos contingentes que formaban la flota era precaria, y la coordinación esperable entre ellos más bien escasa, por lo que no parecía conveniente planificar la vital campaña de 1571 pensando en un esfuerzo continuado a lo largo de un período de tiempo prolongado, a lo que se añadía lo avanzado de la estación, que no permitía ya permanecer en el mar por muchos días. Tampoco podía pensarse en una acción de penetración en el Peloponeso u otros territorios otomanos, pues ello supondría el compromiso de los reticentes aliados de aportar contingentes permanentes de ocupación a largo plazo y al menos un cierto apoyo de las poblaciones de las zonas conquistadas, que no podía darse por seguro. Por otra parte, no debe olvidarse que hasta principios de octubre no se sabía nada de la caída de Famagusta y pesaba aún mucho en el ánimo de los aliados la urgencia de prestar socorro a la ciudad asediada, lo cual exigía un golpe rápido y certero

que forzara a los turcos a levantar el sitio, como había sucedido años atrás en Malta.



Aproximación de las dos flotas en los días inmediatamente anteriores a la batalla.

No quedaba, pues, sino buscar un enfrentamiento urgente y decisivo con la armada otomana, tratando de lograr una victoria que elevara la moral al tiempo que anudara los lazos entre los signatarios de la Liga, pensando en campañas posteriores. De este modo razonaban don Juan y Marco Antonio Colonna, y sostenían igual opinión los comandantes venecianos, Venier, Barbarigo, Canale y

Quirini, los cuales, como resulta fácil imaginar, tenían como prioridad el rescate de Chipre. No sucedía lo mismo, no obstante, con los demás jefes españoles. Luis de Requesens y, desde Flandes, el mismo duque de Alba aconsejaban prudencia a don Juan, y parece que lo mismo opinaba Giovanni Andrea Doria, quizá porque unos y otro pensaban en el riesgo en que ello colocaba a las galeras, fueran las del rey en el caso de los primeros, o las propias en el del segundo.

Así las cosas, don Juan, en los sucesivos consejos de comandantes, va capeando la situación, convencido de que no hay más salida que apostarlo todo a una batalla decisiva. La notica de Famagusta, desgraciada, será, paradójicamente, la que incline la opinión del consejo en su favor, pues negarse a la venganza habría sido ofensivo para los venecianos. La decisión de atacar está tomada. La flota de la Santa Liga llega a Cefalonia el día 5 de octubre; atraviesa el canal de Ítaca y fondea en Petala al día siguiente por la noche. Sabe que la flota enemiga está cerca y la espera. La batalla es inminente.

9

La más alta ocasión que vieron los siglos

Lo que no he podido dejar de sentir es que me note
de viejo y de manco, como si hubiera sido en mi mano
haber detenido el tiempo, que no pasase por mí, o si mi manquedad
hubiera nacido en alguna taberna, sino en la más alta ocasión
que vieron los siglos pasados, los presentes, ni esperan ver los venideros.

Don Quijote de La Mancha, segunda parte (1605)
Miguel de Cervantes

Dos leones mirándose a los ojos

Decía el duque de Wellington, el célebre vencedor de la batalla de Waterloo, que narrar una batalla es tan difícil como contar lo sucedido en un baile, pues ni en una ni en el otro disponen los presentes de manera alguna de ver lo sucedido desde el aire. Esto, añadimos nosotros, condena a cualquier testigo, por perspicaz que sea, a contemplar tan sólo un pequeño fragmento del cuadro, con el consiguiente peligro de tomar la parte por el todo, incurriendo así en una suerte de metonimia que puede ser muy aceptable en la literatura, pero no lo es nunca en la historia.

A esta dificultad de carácter genérico se suman otras en el caso concreto de la batalla de Lepanto. La primera se deriva de la elevada concentración de galeras que se produjo en una superficie relativamente pequeña. Ello generó a su vez un extremo abigarramiento de las naves, de modo que incluso el testigo mejor situado no podía ver lo que ocurría sino a unas pocas decenas de metros de donde se hallaba. Como bien resalta Manuel Rivero, «[…] la lucha fue galera a galera, hombre a hombre; no hubo una colina o un lugar destacado desde el que contemplar la batalla».[11] Si los testimonios conservados de cualquier batalla de la historia de la humanidad son parciales, aún lo son más en el caso de la de Lepanto. Por si fuera poco, el juicio de los testigos a la hora de distinguir lo

importante de lo accesorio no resulta demasiado acertado. Muchos de ellos apenas prestan atención alguna a la táctica escogida por los comandantes o a los movimientos concretos de las naves, que postergan en beneficio de las hazañas de uno u otro personaje relevante. Además, las fuentes conservadas son casi todas cristianas, con lo que el sesgo impuesto a los datos que aportan se puede dar por descontado, a menudo ambiguas y en ningún caso oficiales, de manera que carecemos de una estadística siquiera imperfecta o incompleta del resultado de la batalla. El balance que arroja todo ello no es, en suma, sino un cúmulo de contradicciones en el que resulta muy complicado dilucidar la verdad de lo que sucedió aquel 7 de octubre de 1571 en aguas de Lepanto.

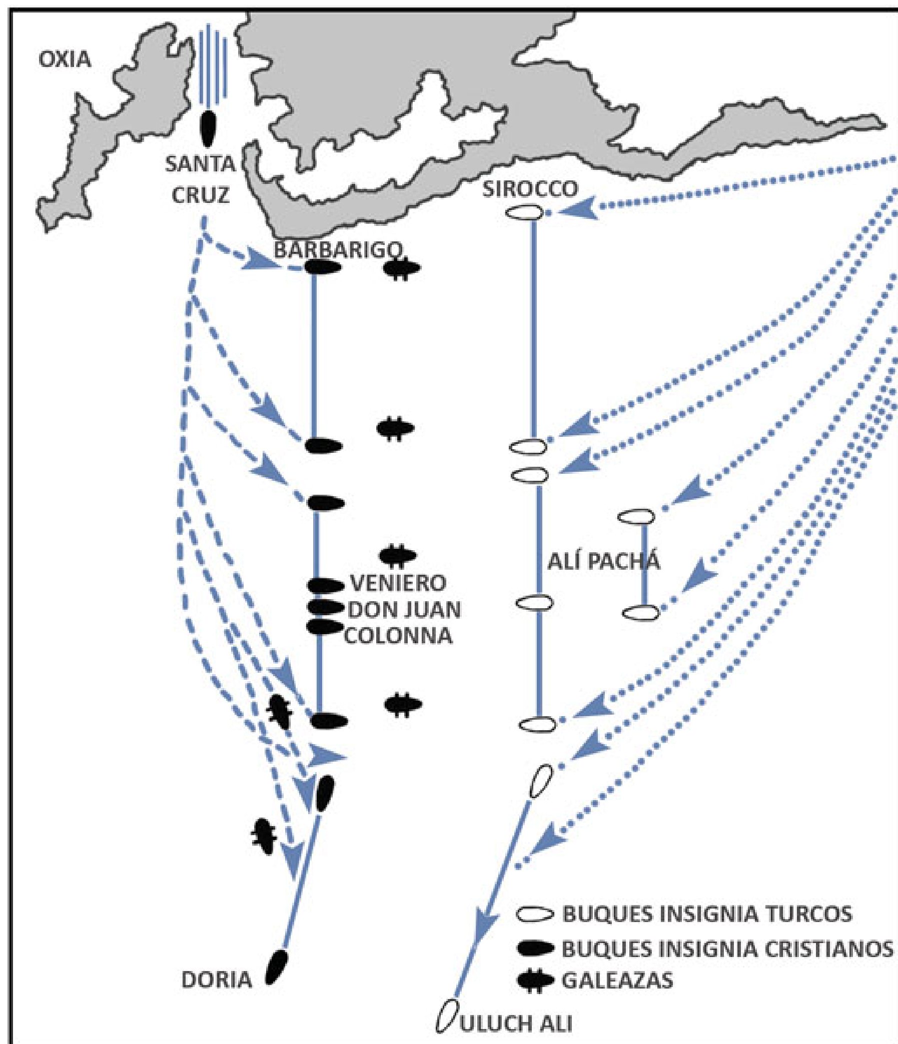


La batalla de Lepanto en un fresco de la Galería de los Mapas del Vaticano. Aunque su rigor histórico no sea absoluto, puede verse a grandes rasgos en la pintura la disposición de las flotas antes del combate.

Veamos, para empezar, cómo se disponían las flotas un instante antes de la batalla, ya colocadas frente a frente, como dos colosales leones que se miran a los ojos y se estudian con cuidado momentos antes de lanzarse a la lucha. Al alba del domingo, 7 de octubre, la flota cristiana dobla la punta de Scroffa y penetra lentamente en las aguas del golfo de Lepanto. La escuadra de exploración, ocho galeras al mando de Juan de Cardona, avista entonces velas turcas a escasa distancia. A bordo de *La Real*, los generales de la Liga Santa entablan

una breve discusión. Doria cree que los turcos estaban esperando a la flota de la Liga para lanzarse sobre ella; los demás opinan que no han hecho sino responder a la iniciativa cristiana. Zanjando el debate, don Juan ordena adoptar de inmediato la formación de combate. Se constituyen así los tres escuadrones: el centro, bajo su mando directo, con sesenta y dos galeras; la izquierda, pegada a la costa, bajo el mando del veneciano Barbarigo, que cuenta con cincuenta y tres, y la derecha, que manda Doria, con la misma cantidad. Tras ellos, la reserva, dirigida por Álvaro de Bazán, que manda treinta galeras y las ocho de Cardona que habían salido en descubierta para avistar al enemigo. Cada cuerpo cuenta, tal como estaba previsto, con galeras de diversas nacionalidades para evitar deserciones y fomentar entre ellas un sano afán de emulación, pero también ha tenido don Juan en cuenta la calidad de las naves. Las españolas, las más sólidas y mejor armadas, se reúnen en el centro, donde se esperan los combates más duros; las venecianas, mucho más endebles y ligeras, en el ala izquierda, cerca de la costa. En cuanto a las galeazas, cada uno de los tres cuerpos contará con dos, que se colocarán por delante para hacer todo el daño posible al enemigo con sus poderosos cañones antes de que el choque entre las naves se produzca.

Pero el general cristiano sabe que la posición que ahora ocupa es vulnerable. Su flota se encuentra constreñida en el estrecho canal que separa la punta de Scroffa y la isla de Oxia, mientras los turcos disponen del espacio que necesitan para desplegarse al abrigo de los castillos artillados que guardan la boca del golfo. Sin embargo, para alivio del comandante en jefe, los otomanos abandonan pronto su posición, quizá porque confían en la lentitud y la descoordinación del enemigo –sus espías les habían informado de las tensiones entre los aliados–, o porque necesitaban avanzar un poco más para tener a la vista toda la flota cristiana. Pronto son visibles los tres cuerpos que se distinguen en una media luna que va perdiendo su forma: el centro, bajo el mando del propio Alí pachá, que lo gobierna desde *La Sultana*, con ochenta y siete galeras; la derecha, próxima a la costa, que dirige el *beylerbey* de Alejandría, Shuluq Mehmed, Sirocco, y dispone de sesenta galeras y dos galeotas, y el ala izquierda, que habrá de enfrentarse a Doria, bajo el mando del temible Uluch Alí, sin duda el marino de mayor experiencia del bando turco, que cuenta con sesenta y una galeras y treinta y dos galeotas.



Esquema táctico de la batalla de Lepanto.

Hacia las ocho de la mañana, la armada otomana ha formado ya en perfecto orden de combate, a unas doce millas de distancia de la cristiana, que tiene ante sus ojos una gran línea formada por galeras muy apretadas entre sí. Don Juan no sabe con exactitud cuántas son, pero salta a la vista que se trata de un número mayor del que le habían informado sus espías, y a las que puede ver sin duda se suman las que forman el cuerpo de reserva, oculto tras la amenazante formación turca, cuyo tamaño –bastante reducido, pues sólo lo forman ocho galeras y veintidós galeotas al mando de Murat Dragut– desconoce por completo. La evidencia, sin embargo, no le inmuta en lo más mínimo. Va a apostarlo todo a la artillería, así que manda cortar los espolones de las galeras para que nada obstruya el tiro de

los cañones y su eficacia destructora sea la máxima posible, y da orden de izar en el palo mayor el estandarte azul de la Liga, que es saludado con una aclamación general en las naves cristianas. Luego, un silencio absoluto y sobrecogedor se apodera de las cubiertas. Los sacerdotes han pedido que así se haga. Es el momento de que los hombres pongan su alma en paz con Dios mediante el rezo y la confesión, y la flota entera eleve una plegaria al Creador impetrando su intercesión para que la jornada concluya con una irrefutable victoria de las armas cristianas. Cuando el rezo por fin termina, un enorme estruendo de tambores y trompetas anuncia el combate.

No es muy distinto el panorama que ofrecen las galeras turcas. A bordo de todas ellas se reproduce el mismo ritual. Alí pachá, ansioso de obtener lo mejor de sus hombres, promete la libertad a los esclavos cristianos de toda la flota, diciéndoles en español para asegurarse de que le entienden: «Amigos, espero que hoy cumpláis con vuestro deber conmigo, por todo lo que he hecho por vosotros. Si gano la batalla, prometo daros la libertad. Si el día es vuestro, Dios os la concede». Mientras, las galeras se preparan para el combate. Los imanes dirigen la oración y todos se postran para el rezo en dirección a La Meca. Las cubiertas se riegan con aceite y mantequilla para hacerlas más resbaladizas para los cristianos, que luchan calzados, a diferencia de los turcos. Los arcos se tensan. Las puntas de las flechas se empapan de veneno. Por fin, desde *La Sultana*, una salva de fogueo avisa al comandante cristiano del lugar donde se halla el turco y le indica que se encuentra ya preparado para el combate.

No se observan, pues, con excepción de las galeazas venecianas, originales en su concepción misma como grandes plataformas artilleras y en su posición adelantada en el orden de batalla, y el serrado de los espolones ordenado por don Juan, que alerta de su apuesta preferente por la artillería, innovaciones relevantes en ninguno de los dos bandos. Las consideraciones tácticas de ambos comandantes son del todo coherentes con la sólida tradición a la que venía ciñéndose la lucha entre galeras desde la introducción de la artillería naval. Como describe en 1530 el español Alonso de Chávez en su *Espejo de navegantes*, haciendo las salvedades sólo aplicables al combate entre naves mancas, la práctica habitual en la guerra en el mar era la siguiente:

> Cuando se desee abordar, dejad que entren en acción los hombres más ligeramente armados, en especial los que se encuentren en las cofas. El aferrador (encargado de lanzar los garfios) debe colocar el hierro en el aparejo o en el castillo de proa, donde quedará bien sujeto, manteniéndose el cable tirante. Los hombres dotados de armas ligeras deberán disparar sin desperdiciar un solo tiro. Los de las cofas arrojarán pólvora y brea, tras haber encendido las mechas de los barriles que las contienen, así como aceite y jabón, con el fin de hacer resbaladizos los puentes del contrario

> [...]. Para repeler a los que intentan el abordaje son buenas las picas engrasadas. Todos lucharán ahora con armas de fuego y espadas. Los encargados de las guadañas cortarán el aparejo, y los que llevan tubos de fuego intentarán incendiar las drizas de la nave contraria.
>
> Por otra parte, si el enemigo consigue abordarlos, las picas y espadas son las armas mejores para rechazarlo. La red de abordaje constituye un obstáculo para los enemigos, y mientras estos intentan pasar encima de la misma, los arrojaremos al agua hiriéndolos con nuestras picas desde abajo [...].
>
> Los heridos serán retirados al fondo de la nave, porque estorban e intimidan a los otros. Los muertos serán rápidamente arrojados al agua para evitar el desánimo que ocasiona su presencia; todos cuantos haya en el puente han de hallarse en situación de combatir.

Así, con ánimo de abordarse en las condiciones más ventajosas posibles, las dos flotas se aproximan lentamente, un poco más aprisa la otomana, impulsada por un ligero viento de popa. Cuatro largas horas van a ser necesarias para que el choque se produzca, cuatro horas lentas, interminables en las que horribles imágenes de violencia y muerte desfilarán por la imaginación de los combatientes conscientes de lo que les espera, con el único ruido de fondo del cadencioso golpear de los remos sobre el agua y las voces de mando de los cómitres guiando la boga. En sus mentes absortas sonarán los gritos de los heridos, el entrechocar de las espadas, los ecos sordos de los disparos lejanos, el estruendo de los cañones..., creerán percibir el hedor acre de la sangre que inunda las cubiertas y se encogerá su estómago, oprimido hasta la náusea por la pavorosa impresión que les causarán las vísceras expuestas y los sanguinolentos miembros cercenados..., vivirán, en fin, en toda su imaginaria pero terrible crudeza, antes de que dé comienzo, la batalla que se aproxima, lenta pero inexorable, al ritmo quedo de la boga.

Han transcurrido ya dos horas y las sombras difusas de las galeras otomanas han dejado paso a imágenes nítidas. Las naves enemigas ya pueden contarse. Son más numerosas que las que forman la flota cristiana. ¿Hay, pues, que cambiar los planes? Algunos de los presentes así lo creen, pero no don Juan, que lo apuesta todo a la fe y el arrojo de los suyos y trata de levantarles el ánimo valiéndose de cuantas argucias pasan por su mente joven y su corazón intrépido. Mientras el tiempo sigue pasando, sube en una ligera fragata y recorre la flota, de barco en barco, arengando a sus hombres. Luego, de regreso a *La Real*, despreciando el creciente estruendo que llega desde la flota enemiga, se ajusta el uniforme, manda tocar a los músicos y baila con buen ánimo una gallarda. Después, en un acto de provocación, responde con un disparo cargado con munición real a la salva del comandante turco para que sepa dónde se encuentra y pueda enfrentarse con él en combate singular, y, mientras aprieta sus

cadenas a los cautivos musulmanes, manda liberar de sus grilletes a los forzados de la flota y les promete la libertad si ayudan a los soldados a ganar la victoria para las armas cristianas. Nada de lo que hace don Juan en estos instantes cruciales es casual o fruto del nerviosismo del momento. Si teme la muerte, como sin duda lo hace, pues es hombre al fin y al cabo, sabe bien que no puede demostrarlo, pues hasta el último de los suyos tiene puestos sus ojos en él, y el ánimo que en él vea alimentará el suyo. Aunque joven, es, en el fondo, un excelente guerrero y un hábil conductor de hombres. Si él se mantiene frío, los suyos lo harán también; los nervios fuera de control en nada ayudan a la victoria.

Fuego en el mar

Son ya las once de la mañana. El viento cesa de repente y las galeras otomanas ralentizan su marcha. Pero la escuadra turca se encuentra ya a tiro de las cuatro galeazas que han logrado alcanzar su posición al frente de las líneas cristianas. Don Juan da la orden y sus poderosos cañones descargan sobre el enemigo una andanada completa de sus pesados calibres. El efecto es devastador. Algunas galeras turcas se hunden de inmediato; muchas otras, quizá un tercio de las que integran la flota, sufren importantes daños. Pero, sobre todo, la mayoría han de desviarse, rompiendo la formación, para rodear a los monstruos que tienen frente a sí. Durante un momento, don Juan deja de ver al enemigo, que ha quedado cubierto por un espeso humo negro. Ni tampoco el enemigo puede distinguir bien a la flota cristiana, cuyos cuatro cuerpos van adoptando poco a poco la posición que les corresponde en el escenario de la batalla, con las galeazas girando lentamente para tratar de descargar de nuevo todas sus armas contra el enemigo, la reserva desplazándose con el fin de colocarse tras el centro y el ala izquierda maniobrando con objeto de acercarse cuanto puede a la costa, asegurando así el flanco contra posibles intentos de envolvimiento.



TEGEO DÍAZ, Rafael. *Álvaro de Bazán, capitán general de la Armada de la Mar Océana y primer marqués de Santa Cruz (1526-1588)* (1828). Museo Naval, Madrid. Uno de los mejores marinos españoles del siglo XVI, su muerte poco antes del inicio de la invasión de Inglaterra, en 1588, fue uno de los factores indudables de la derrota de la mal llamada Armada Invencible.

Cuando el humo se levanta un poco y vuelve a verse a la flota otomana, es evidente que su línea se ha descompuesto, pero sigue avanzando lentamente. Pronto quedan claras sus intenciones. Su ala derecha, bajo el mando de Shuluq Mehmed, Sirocco, pega sus galeras a la costa, maniobrando entre los bajíos para atacar de flanco a los venecianos. La izquierda, que comanda el veterano corsario Uluch Alí, va destacándose con el propósito evidente de envolver a los cristianos. Frente a ella, el ala derecha de la Santa Liga, bajo el mando de Andrea Doria, que se había quedado un poco rezagada, se mueve rumbo suroeste para impedirlo. Los venecianos, que aprecian este movimiento, creen que el genovés está huyendo, pero lo que había ocurrido no tenía nada que ver con eso. Al ir doblando la punta de Scroffa para penetrar en el golfo, la flota de la Liga iba girando. En el

caso del ala izquierda el giro exigía muy poco desplazamiento, y en el del centro, un movimiento un poco mayor, pero el ala derecha debía cubrir una distancia muy superior para colocarse de nuevo en línea con los otros dos cuerpos. Uluch Alí, que comandaba el ala izquierda turca, al ver a los cristianos maniobrar, no debió de ver inicialmente las galeras de Doria, que quedaban ocultas por el cuerpo central de la flota, por lo que, audaz como era, creyó posible rodearlo y atacarlo por retaguardia, colocándolo entre dos fuegos. Al comenzar su movimiento, fue visto de inmediato por Doria, que bogó con rapidez para evitar la maniobra envolvente. Uluch Alí hubo entonces de abrirse más para tratar de envolver también a Doria, y este respondió a su vez moviéndose de nuevo para evitarlo, con lo que quedó muy separado del centro cristiano y dio la sensación de que huía.



VICENTINO, Andrea. *La batalla de Lepanto* (1603). Palacio Ducal, Venecia. La pintura muestra con gran veracidad el abigarramiento característico de los combates navales del siglo XVI.

Sin embargo, las primeras galeras que se enzarzaron en una vorágine de combates individuales fueron las que se encontraban hacia el norte, en la zona más cercana a la costa, donde habían de enfrentarse el ala izquierda de la Santa Liga, cincuenta y tres galeras dirigidas por Barbarigo, de las cuales unas cuarenta eran venecianas, nueve napolitanas, dos de Doria y una del papa, y el ala derecha de los otomanos, sesenta galeras comandadas por Shuluq Mehmed, Sirocco, que había tratado de envolver a los venecianos navegando en calculada, pero no menos arriesgada, proximidad a tierra. De acuerdo con el preciso testimonio de Girolamo Diedo, parece que a punto estuvieron de lograrlo, pues antes de que los cristianos se dieran cuenta de lo que pretendían, cuatro o cinco galeras habían conseguido doblar la línea enemiga y la atacaron por detrás, colocando entre dos fuegos a las naves de su extremo. Si un número mayor de barcos lograba pasar también, la situación se volvería crítica, pues sería ya el conjunto del ala izquierda cristiana la que se vería obligada a combatir en inferioridad de condiciones.

Por fortuna para los cristianos, fue el propio Barbarigo el que se apercibió del peligro y con una rápida maniobra cortó el paso a las galeras turcas que avanzaban pegadas a la costa. Con ello asumió un riesgo terrible, pues durante una hora interminable el fuego enemigo se cebó sobre su nave, que recibió tal cantidad de disparos que acabó por parecerse a un puercoespín erizado de astas de flecha que se habían clavado en su casco. Sin embargo, la resistencia de Barbarigo –que hubo de pagar con su vida cuando, tras levantarse el yelmo por mejor dar las órdenes, una flecha enemiga atravesó su ojo derecho– no fue fútil, pues proporcionó a las galeras de la retaguardia el tiempo suficiente para acudir en refuerzo de los venecianos, permitiéndoles invertir la situación cuando ya parecían a punto de ser derrotados. Incluso una galeaza pudo aproximarse a la zona y batir con sus cañones las galeras de Sirocco, decantando con ello el combate a favor de la Liga en aquella zona. Las mismas dotaciones venecianas, en contra de lo que esperaban los españoles, hicieron mucho por derrotar a los otomanos, pues bajo el mando de Agostino Barbarigo se hallaban precisamente las naves procedentes de Creta y la costa dálmata, cuyos habitantes habían sufrido en sus carnes la peor parte de las razias turcas de aquel verano y ardían en deseos de venganza. Tan intenso fue el combate que la misma nave de Shuluq fue alcanzada gravemente, perdió el timón y quedó varada en aguas poco profundas, y el propio general turco hubo de ser pescado de las aguas teñidas de sangre y rematado por los cristianos, que lo decapitaron por piedad tras comprobar la gravedad de sus heridas.

Lo que había empezado como una grave amenaza sobre el ala izquierda cristiana acabó por invertirse del todo. Las galeras otomanas se habían acercado tanto a la costa en su afán de envolver a las venecianas que terminaron por quedar atrapadas en los bajíos, convirtiéndose en presa fácil de las que momentos antes parecían a punto de ser destruidas sin remedio por ellas. Tras un movimiento ejecutado, como afirma Girolamo Diedo, en perfecto orden, el grueso del ala izquierda de la Liga Santa había rodeado a la inmovilizada ala derecha otomana y la destruía a placer. Entonces sucedió lo que tanto había temido el veterano Uluch Alí: miles de hombres de las galeras turcas, sabiéndose condenados y viendo tan cerca la tierra en la que podía hallarse su salvación, tiraron las armas y se arrojaron por la borda tratando de ganar la costa para perderse en el interior. En medio de un espantoso desorden, soldados, marineros e incluso galeotes se empujaban unos a otros, se golpeaban sin piedad intentando conseguir unos metros de ventaja, e incluso usaban los cuerpos de sus compañeros muertos o agonizantes como puente para alcanzar la costa, mientras los venecianos, enloquecidos por la debacle enemiga, se lanzaban a rematarlos sin piedad, recordando la toma de

Famagusta y profiriendo espantosos gritos de venganza y de odio. Tan sobrecogedor fue el espectáculo que hubo por fuerza de conmover profundamente a quien lo presenciara, tal como lo hacen los versos de Alonso de Ercilla que recuerdan el episodio:

> Cual con brazos, hombros, rostro y pecho,
> el gran reflujo de las olas hiende;
> cual sin mirar al fondo y largo trecho,
> no sabiendo nadar allí lo aprende;
> no hay parentesco, no hay amigo estrecho;
> ni el mismo padre al caro hijo atiende;
> que el miedo, de respetos enemigo,
> jamás en peligro tuvo amigo.

Mientras, en el centro de la batalla se enfrentaba lo más granado de ambas escuadras, pues era en esa zona donde la tradición dictaba que debían combatir los jefes. El extremo norte del centro otomano lo formaba el contingente de Rodas y el potente escuadrón de Estambul, que mandaba Hassan, hijo del célebre Barbarroja. A estas galeras oponía la Liga Santa el flanco izquierdo de su centro, comandado por Paolo Giordano Orsini con cuatro galeras de fanal genovesas y una galera papal, y un contingente veneciano y napolitano al mando de Marco Quirini. La resistencia de ambas escuadras turcas fue escasa. La primera se desmoronó enseguida, y la segunda lo hizo también cuando Hassan cayó muerto y su capitana fue tomada, lo que permitió a Orsini y a los suyos envolver el escuadrón y atacarlo por popa, asestándole así el golpe definitivo. En cuanto a las galeazas que correspondían al centro cristiano, no tuvieron en estos sucesos papel alguno, pues lejos de virar para agruparse con el grueso de la flota, permanecieron adelantadas a esta, con lo que su única contribución a la victoria, amén de la inicial desorganización de los otomanos, fue cortarles la retirada o, en el mejor de los casos, facilitar el desarrollo de maniobras de envolvimiento como la descrita, pues una vez superadas las galeazas por los otomanos, sus galeras quedaron formadas en escuadrones separados en lugar de volver a reunirse, lo que hizo más fácil para los cristianos rodearlos por los flancos.



BRUGADA, Antonio de. *Batalla naval de Lepanto entre la Liga Santa y los turcos* (1804-1863). Museo Marítimo de Barcelona. La lucha entre los dos buques insignia, por hallarse a bordo de ellos los jefes de ambas flotas, revestía siempre una importancia capital en las batallas navales de la época, que se regían aún en cierta medida por las viejas reglas de la caballería medieval.

Especial relevancia, por cuanto aquel combate singular siempre era contemplado con expectación por el conjunto de las flotas, tuvo la lucha entre las dos galeras capitanas, *La Real,* de don Juan y *La Sultana,* de Alí pachá. Todo dio comienzo sobre las doce de la mañana con la tremenda acometida de la segunda contra la primera, a la que, tras descargar contra ella, con escasa eficacia, los tres cañones de su proa, embistió con gran brío por el lado de babor, levantándose sobre la capitana de la Liga hasta la cuarta bancada de remos. Esta ventaja inicial, empero, no resultó decisiva, por cuanto la superior artillería con que contaba *La Real* restableció enseguida el equilibrio barriendo a los jenízaros –cuatrocientos llevaba *La Sultana*– que habían saltado sobre su cubierta. Este primer envite se prolongó por espacio de una hora, en la que los ataques y contraataques se sucedieron sobre la insignia otomana, cebados por una continua transfusión de hombres a través de la escalera de cámara de la popa de cada nave y por el fuerte apoyo prestado a las capitanas por las galeras de fanal que las flanqueaban, las de Colonna, Venier, Génova y Saboya en el caso de *La Real*, más otras dos por la popa, y un total de siete galeras de diversa procedencia en el de *La Sultana*.

En aquel instante la batalla parecía alcanzar su clímax, pues la mayoría de las galeras del centro acudieron en apoyo de sus naves

insignia, prestas a reforzarlas con tropas de refresco. El infierno resultante lo describe con gran viveza el veneciano Girolamo Diedo, el cual, sobrecogido, escribe: «[...] era terrible el sonido de las trompetas, de las carracas y los tambores, pero mucho más lo era el retumbar de los arcabuces y el tronar de la artillería; así como grande era el griterío y el rugir de la multitud, escuchándose un estrépito horrible, y uno sentía un espantoso aturdimiento». Pero lo hace sin duda con mucha más precisión Luis Cabrera de Córdoba, quien escribe:

> Jamás se vio batalla más confusa; trabadas de galeras una por una y dos o tres, como les tocaba [...]. El aspecto era terrible por los gritos de los turcos, por los tiros, fuego, humo; por los lamentos de los que morían. Espantosa era la confusión, el temor, la esperanza, el furor, la porfía, tesón, coraje, rabia, furia; el lastimoso morir de los amigos, animar, herir, prender, quemar, echar al agua las cabezas, brazos, piernas, cuerpos, hombres miserables, parte sin ánima, parte que exhalaban el espíritu, parte gravemente heridos, rematándolos con tiros los cristianos. A otros que nadando se arrimaban a las galeras para salvar la vida a costa de su libertad, y aferrando los remos, timones, cabos, con lastimosas voces pedían misericordia, de la furia de la victoria arrebatados les cortaban las manos sin piedad, sino pocos en quien tuvo fuerza la codicia, que salvó algunos turcos.



LUNA, Juan de. *Combate naval de Lepanto* (h. 1887). Palacio del Senado, Madrid. Este óleo representa a don Juan contemplando desde la carroza de *La Real* el fragor de la batalla. El carisma del joven comandante cristiano y su participación directa en la lucha sin duda ayudaron a mantener alta la moral de los suyos.

Y en cuanto a la forma específica de lucha que se desarrollaba sobre la cubierta de las galeras, tan distinta de la que tenía la segura e inmóvil tierra por soporte, ninguna descripción mejor que la de Miguel de Cervantes, que no sólo la presenció con todo detalle, sino que la protagonizó él mismo a bordo de *La Marquesa*, la galera de cuya guarnición formaba parte en la batalla de Lepanto. Así escribe el ilustre manco en la primera parte de *El Quijote*:

> [...] y si este parece pequeño peligro, veamos si le iguala o le hace ventaja el de embestirse dos galeras por las proas en mitad del mar espacioso, las cuales enclavijadas y trabadas, no le queda al soldado más espacio del que le conceden dos pies de tabla del espolón; y con todo esto, viendo que tiene delante tantos ministros de la muerte que le amenazan, cuantos cañones de artillería se asestan de la parte contraria, que no distan de su cuerpo una lanza, y viendo que al primer descuido de los pies irá a visitar los profundos senos de Neptuno; y con todo esto, con intrépido corazón, llevado de la honra que le incita, se pone a ser blanco de tanta arcabucería, y procura pasar por tan estrecho paso al bajel contrario. Y lo que más es de admirar: que apenas uno ha caído donde no se podrá levantar hasta el fin del mundo, cuando otro ocupa su mismo lugar, y si este cae también en el mar, que como a enemigo le aguarda, otro y otro le sucede, sin dar al tiempo de sus muertes: valentía y atrevimiento mayor que se puede hallar en todos los trances de la guerra.

Porque durante quizá una hora y media, las dotaciones de ambas galeras lucharon con fiereza, recibiendo continuos refuerzos por sus popas y disputándose palmo a palmo las estrechas plataformas, ora en la galera de don Juan, ora en la de Alí pachá, donde se desarrollaba la lucha. La balanza iba, poco a poco, decantándose en favor de los españoles, gracias, sobre todo, al fuego de cobertura de los arcabuceros y a los piqueros de los tercios, que barrían la cubierta en apretada formación, ensartando a cuantos enemigos encontraban en su camino. Aun así, quizá se habría prolongado el combate por más tiempo aún de no ser porque por fin, poco antes de las dos de la tarde, una bala de arcabuz impactó sobre la frente de Alí pachá, el almirante otomano, que participaba en la lucha disparando una y otra vez su arco, provocándole la muerte.

De inmediato, un soldado español le rebanó la cabeza y la clavó en el extremo de una pica, elevándola para que todos pudieran verla. Cuando, en medio de los vítores, el macabro trofeo fue llevado ante don Juan, este lo rechazó con ademán de desagrado y ordenó arrojarlo al mar. Pero el teatral gesto había provocado ya su efecto, pues la noticia de la muerte del almirante otomano y la pérdida de la nave capitana, que quedó certificada a la vista de todos cuando se arrió de su mástil el estandarte verde del islam y se izó en su lugar el de la Liga, corrió como la pólvora entre las galeras turcas, provocando tal caída de la moral de combate que todo el centro de su flota se

desmoronó enseguida como un frágil castillo de naipes.

Podía decirse entonces que la batalla estaba perdida para los otomanos, pero los combates no cesaron de inmediato en toda la línea. Mientras todo esto sucedía en el centro, al sur, allí donde debían colisionar el ala derecha cristiana, bajo el mando de Andrea Doria, con la izquierda de los otomanos, comandada por Uluch Alí, tenía lugar una verdadera guerra de movimientos en la que la táctica –no en vano se enfrentaban allí los marinos más experimentados de ambas flotas– parecía ocupar el lugar del arrojo y la bravura.

Como hemos dicho, el audaz corsario, creyendo que no iba a encontrarse en la zona galeras cristianas por hallarse más retrasado en su avance el cuerpo de Doria que el de don Juan, y por ello oculto tras este, bogó a mayor velocidad con el fin de envolverlo y colocarlo así entre dos fuegos. Cuando Doria se apercibió de su intención, empero, reaccionó de igual modo, lo que obligó a los otomanos a abrirse aún más para no resultar rodeados a su vez. Ello abrió una enorme brecha entre el ala derecha y el centro cristiano que algunos testigos, venecianos en su mayoría, interpretaron como una supuesta huida de Doria.

Pero cuando Uluch Alí comprendió que las cosas no iban demasiado bien para los suyos en el centro, cambió bruscamente de intención y dirigió sus galeras en auxilio de aquellos, pensando sin duda que si atacaba a las de don Juan por retaguardia, tal como hiciera Alejandro Magno con los persas en la batalla de Gaugamela, en el 331 a. C., podría todavía invertir allí el signo de la lucha y resolverla a favor de los otomanos. Alcanzó al centro en la zona donde combatían las galeras de Malta, bajo el mando de Giustiniani, prior de Mesina, y se lanzó sobre ellas, las aniquiló y masacró a sus tripulaciones. Luego tomó la bandera de Malta arrancada de la galera de Giustiniani y la izó en su mástil mientras amarraba la nave a remolque de la suya. Juan de Cardona, tan pronto advirtió la maniobra del corsario, acudió en auxilio de los caballeros de Malta, llevando consigo las ocho galeras de la vanguardia que hubieron de enfrentarse nada menos que a dieciséis de Uluch Alí. De quinientos soldados con que contaba sólo quedaron indemnes cincuenta, y el mismo Cardona resultó mortalmente herido.

La encarnizada lucha proseguía, atrayendo la atención de cuantos podían percatarse de lo que ocurría en el centro de la larguísima línea de combate. Algunas de las galeras papales y saboyanas, arrastradas al combate en grave inferioridad de condiciones, sufrían terribles daños y perdían casi todas sus dotaciones. Pero la ayuda no cesaba de llegar. Giovanni Andrea Doria, comprendiendo el grave peligro en que se encontraban las galeras del centro, persiguió a Uluch Alí, pero antes de que llegara a su destino lo hizo el marqués de Santa Cruz, que,

milagrosamente ubicuo, acudía con su reserva allí donde se le necesitaba, y el mismo don Juan, apreciando el peligro, ordenó cortar las amarras de las numerosas galeras apresadas y envió enseguida una docena de las suyas en ayuda del marqués. Con tales decisiones se aseguró una victoria que de hecho era ya casi inevitable.



El corsario Uluch Alí, comandante del ala izquierda otomana en Lepanto, en un grabado de la época. El viejo renegado supo jugar muy bien sus cartas y convertir su huida en triunfo al presentarse en Estambul con una presa cristiana, lo que le valió el nombramiento de jefe de la armada otomana por parte de un gran visir que sin duda tenía muy poco interés en que se esclarecieran las causas de la derrota.

Uluch Alí, temiendo ser desbordado, soltó sus presas y, enarbolando el pendón maltés, pasó por delante del marqués de Santa Cruz y huyó con trece de sus galeras, abandonando así el escenario de la batalla. Por la noche alcanzaría, ya a salvo, el puerto de Préveza. Mientras, otras treinta y cinco galeras hacían lo propio en dirección a Lepanto. Don Juan, comprendiendo enseguida su intención, hizo amago de perseguirlas, pero pronto cejó en el empeño, pues cayó en la cuenta de que el tiempo, hasta entonces bonancible, anticipaba

borrasca, poniendo en riesgo de perder lo mucho que se había conseguido a cambio de la sola oportunidad de mejorar en muy poco las ganancias. Dio por ello orden a la escuadra de buscar refugio en el puerto amigo de Petala, adonde llegaron ya anocheciendo las galeras cristianas y sus presas. A las cuatro de la tarde todo había acabado. La jornada se había resuelto en una victoria tan inesperada como formidable para las potencias de la Santa Liga.

En efecto, había sido una batalla sangrienta. Las últimas horas de la tarde, a la luz amarillenta del sol vespertino que iba acercándose al horizonte, presenciaron un panorama en verdad desolador. Más allá se esforzaban unos, enardecidos por el botín, en dar caza a algunas presas dispersas; más acá limpiaban otros, de espíritu más temperado, la sangre de las cubiertas, barrían los restos de avíos y jarcias, arrojaban al mar cadáveres y miembros, ponían orden en las filas de cautivos y se los repartían según lo acordado. Mientras anochecía, y las galeras de la Liga ponían al fin rumbo a Petala, la tenue luz de los incendios bañaba con su tonalidad rojiza un sanguinolento piélago abarrotado de galeras a medio hundir, cuerpos a la deriva, barriles, velas, jarcias y mástiles, mientras en la costa huían como podían los últimos vencidos para alcanzar la tierra, amenazados ya por los habitantes de la zona que habían empezado a merodear por allí en busca de algo que ganar en aquella batalla que tan poco iba a cambiar su situación. La más alta ocasión que vieron los siglos se había resuelto, como todas las batallas, en un baño de sangre que las altisonantes apelaciones al honor y la gloria de los vencedores no deberían hacer nunca olvidar.

La espada mellada de Mahoma

Enseguida se despacharon galeras rápidas a Venecia, Roma, Mesina, Nápoles y Génova para informar de la victoria a los más relevantes gobiernos de la Santa Liga. El primero en enterarse fue el de la Serenísima, que la conoció el 19 de octubre, mientras que el rey Felipe II no recibiría la noticia hasta el 31 de aquel mes, o el día 4 del siguiente según otros testimonios, pues don Juan, peor político que comandante, se tomó con demasiada calma la remisión de la comunicación oficial a su hermano y este terminó enterándose antes por los venecianos. En las semanas siguientes la noticia llegó a todas las cortes europeas y fue recibida con verdadero entusiasmo, incluso en aquellos países que ni habían participado ni tenían intención alguna de participar en la Santa Liga, o veían en ella un pretexto, bien para reforzar la hegemonía española, bien el poder de la Santa Sede, como Inglaterra o Francia. En Venecia, la mayor beneficiaria de la

victoria, las campanas repicaron sin cesar; se encendieron hogueras en las calles y se celebraron misas. Las autoridades liberaron a los presos de las cárceles y autorizaron un carnaval fuera de temporada. En Roma, donde, según la tradición, Pío V había presentido el momento exacto de la victoria, el papa prohibió el excesivo gasto de pólvora en celebraciones. Interminables fiestas, tedeums excelsos, largas procesiones, desfiles de prisioneros turcos y celebraciones de todo tipo se extendieron por todo el continente en una desbordante explosión de alegría. Don Juan se convirtió en el héroe de su época, y numerosos literatos hicieron de él el protagonista de panfletos, poemas y piezas teatrales. Tiziano, Tintoretto, Vasari, el Veronés y todos los grandes pintores de la época recibieron encargos conmemorativos de la batalla. En verdad parecía que la victoria había sido tan decisiva que el peligro otomano quedaba conjurado para siempre. Incluso el adusto Felipe II parecía contento por aquellos días. Concedía a todos las gracias que le pedían; dejó de vestir de negro, cambiándolo por el blanco, e incluso volvió a comer en público, algo que no había hecho desde la trágica muerte de su hijo, el príncipe don Carlos, en julio de 1568.

Mientras, en la Sublime Puerta, una vez que Uluch Alí expuso a Selim su versión de los hechos –se justificó tan bien en ella que el sultán lo nombró enseguida nuevo *kapudan* pachá o comandante en jefe de la flota–, la equívoca alegría inicial se convirtió en consternación e incluso en ira, al punto de que llegó a correrse la noticia de que quien le recordara al sultán la derrota corría grave riesgo de ser empalado. El soberano no comió ni durmió durante tres días; se rezó sin cesar en las mezquitas, y la población fue presa de un verdadero pánico, segura del ataque inminente de los cristianos. No obstante, el marasmo dejó paso enseguida a la determinación. Se culpó de la derrota al fallecido Alí pachá, ocultándose sin rubor los notorios errores del gran visir Sokollu en la dirección de la campaña, y este ordenó que se construyera de inmediato una nueva flota semejante a la perdida. Uluch Alí, ahora conocido como *Kilij* ('espada'), como nuevo *kapudan* pachá, empeñó en ello sus esfuerzos con ejemplar dedicación, y en pocos meses la nueva escuadra estaba lista. En la primavera de 1572, Kilij zarpó de Estambul al mando de ciento treinta y cuatro flamantes galeras. Sokollu parecía tener razón cuando espetó al embajador veneciano: «Al arrebataros Chipre os hemos cortado un brazo. Al derrotar a nuestra flota simplemente nos habéis afeitado la barba. Un brazo, una vez cortado, no vuelve a crecer, pero una barba rapada crece más fuerte gracias a la cuchilla».

No obstante, a pesar de la jactancia del gran visir, la nueva barba otomana no era en modo alguno más fuerte que la rapada por los cristianos. Si su rápida reconstrucción había resultado relativamente

fácil, no lo fue tanto su dotación, pues en Lepanto se había perdido la élite de la gente de cabo del Imperio, la mayoría de los capitanes experimentados y buena parte de los valiosos jenízaros acostumbrados al combate sobre galeras. Hombres no les faltaban a los turcos, pero sin duda la calidad de las tripulaciones y las guarniciones de las flamantes galeras de Uluch Alí dejaba mucho que desear, lo que las convertía en buena medida en una mera fuerza teórica, sobre el papel, en nada comparable, aunque por número sí lo fuera, a la perdida en Lepanto. Incluso las ocho galeazas que los turcos habían construido a imitación de las venecianas no pasaron de ser un mero atrezo, pues sus tripulantes nunca supieron manejarlas bien. Con toda razón podía escribir François de Noailles, obispo de Dax, embajador francés ante la Sublime Puerta, que la flamante escuadra del nuevo *kapudan* pachá no era sino:

> [...] Una flota compuesta de navíos nuevos, fabricados con madera verde, con chusmas que no habían empuñado nunca un remo, armados con cañones colados a toda prisa, a menudo utilizando materia prima en malas condiciones, con pilotos y marineros aprendices, y armados con hombres aún asustados por la última batalla, y que hacían este viaje forzados a golpe de bastón [...].

Pero ¿cuál había sido el alcance de la derrota otomana? Se necesitarían casi dos días para que el Consejo de la Liga, reunido enseguida, llegara a un cierto consenso, necesario para efectuar el reparto del botín, sobre el balance de la lucha. Los cristianos habían perdido tan sólo veintiuna galeras, si bien nada menos que trece habían sufrido daños tan graves que o bien terminaron por hundirse poco después de la batalla o fueron sus propias tripulaciones quienes las enviaron a pique tras renunciar a una reparación que entendían demasiado gravosa. En cuanto a las pérdidas humanas, sufrieron los venecianos cinco mil muertos, dos mil los españoles y unos ochocientos las galeras del papa, a los que habría que sumar los galeotes, lo que nos permite apuntar una cifra de víctimas cercana a los trece mil, algo menos de una cuarta parte de los efectivos humanos de la Liga. En cuanto a los heridos cristianos, fueron numerosos, en torno a catorce mil, de los que cuatro mil no sobrevivirían a sus heridas.

La flota otomana sufrió, por su parte, unos veinticinco mil muertos, lo cual convierte a la batalla de Lepanto en una de las más sangrientas de la historia, con un total de cerca de cuarenta mil víctimas. A estos habría que sumar cinco mil prisioneros y doce mil cautivos rescatados, si bien las cifras no resultan demasiado fiables, pues dado que fueron las que servían de base para el reparto de esclavos entre los vencedores, existía un interés evidente por parte de estos en hacer y ocultar prisioneros para apropiárselos, y lo mismo

debió de suceder con un número indeterminado de mujeres, tanto musulmanas como griegas e incluso venecianas, de las que tenemos constancia de que viajaban en las galeras turcas y, sin embargo, no figuran en lugar alguno en los repartos. En cualquier caso, el número de esclavos capturados debió de ser muy elevado, pues su precio se hundió al año siguiente en los mercados mediterráneos.



EL VERONÉS (Paolo Caliari). *La batalla de Lepanto* (h. 1572). Palacio de la Academia de Venecia. La sacralización de la victoria, en el marco de lo que para toda Europa era, como vimos, una auténtica guerra santa, era un corolario inevitable del contexto en el que se produjo.

Además, la flota de la Santa Liga había echado a pique ochenta y cinco galeras y galeotas turcas y capturado un total de ciento diecisiete galeras y trece galeotas, así como ciento diecisiete cañones de crujía y un buen número de piezas menores. El resto de las naves otomanas escaparon con Uluch Alí, hacia Estambul, o por sus propios medios las que se refugiaron en Lepanto. Las primeras no debieron de ser tan poco numerosas como se cree, pues cuando el almirante turco

llegó a Estambul con ellas, llevando como presa la capitana de Malta, pareció a los observadores que entraba en puerto el orgulloso vencedor de una batalla y no el único jefe superviviente de una armada del todo derrotada.

Los cristianos habían obtenido, pues, una gran victoria. ¿Qué debían hacer a continuación? No faltaron quienes, como don García de Toledo, sugirieron al rey Felipe que era el momento idóneo de marchar sobre Estambul, que se presumía indefenso y desmoralizado, y capturar la capital otomana, o incluso sobre la simbólica Jerusalén. Pero fue precisamente la enorme magnitud de la victoria lo que impidió su inmediato aprovechamiento. Al día siguiente, 8 de octubre, aún andaban muchos recorriendo las aguas donde se había librado la batalla en busca de restos aprovechables de la armada derrotada o supervivientes que pudieran ser vendidos como esclavos. Por otra parte, el formidable número de naves capturadas y la no menos impresionante cifra de prisioneros tomados al enemigo condenaban a la flota de la Liga a una forzada inmovilidad, a menos que pudiera dejar a unas y otros en lugar seguro antes de proseguir con la campaña. No menor era el problema generado por los catorce mil heridos, sin hospital alguno donde atenderlos, y la falta de vituallas para alimentar a tantos miles de hombres con cuya presencia no se había contado en el momento de planificar la logística de la expedición, concebida más como una campaña naval que de conquista de objetivos terrestres.

Por todo ello se apostó por algún objetivo más modesto que permitiera redondear el triunfo sin poner en riesgo el jugoso botín conseguido. Una vez descartada por su extrema dificultad la conquista de los formidables castillos turcos que protegían la entrada al golfo de Lepanto, se optó por intentar la ocupación de Santa Maura, una isla de unos trescientos kilómetros cuadrados situada entre Cefalonia y Corfú y protegida tan sólo por quinientos soldados turcos, al objeto de dejar en ella una guarnición permanente sobre la cual pudieran luego apoyarse campañas posteriores en la zona. Con esa finalidad se ordenó el día 15 el desembarco de un contingente de ocho mil soldados, los cuales tuvieron tantas dificultades –el mal tiempo hacía difícil mover la artillería, y la tropa, que pensaba en regresar a casa para disfrutar del botín, estaba muy poco motivada– que la operación hubo de abandonarse a los cuatro días de su inicio. Por otra parte, se supo por entonces que Álvaro de Bazán había llegado a Corfú con sus galeras y que lo propio había hecho César de Ávalos con la escuadra de buques de aprovisionamiento, lo que aseguraba vituallas suficientes para las dotaciones si sus naves recalaban allí, mientras que de no hacerlo se consumirían estas antes de veinte días, siempre que se forzara a los hombres a comer tan sólo las habas y el arroz tomados al enemigo,

pues el bizcocho se había agotado ya. Era, además, imprescindible dar forma legal al reparto del botín, terminando así por fin con los crecientes problemas de disciplina que se estaban produciendo entre los hombres por ese motivo. Por orden de don Juan, fue Marco Antonio Colonna el encargado de organizar el procedimiento por el que debían constituirse los lotes que corresponderían a cada uno, pero su reparto efectivo sería mucho más sencillo en Corfú, una segura posesión veneciana, que en medio del territorio enemigo y con un ejército turco destinado a atacar la costa adriática que, según se supo, se hallaba tan sólo a ocho días de marcha del lugar donde recalaba la flota.

Parecía, pues, lo más sensato decretar el final oficial de la campaña de aquel año 1571 y mandar la escuadra de regreso a Sicilia para pasar en sus seguros puertos el invierno que se avecinaba. Como pudo, dadas las circunstancias, llegó la flota a Corfú el 23 de octubre. Allí se procedió a hacer efectivo el reparto acordado días antes en ejecución de lo previsto en las cláusulas del tratado fundacional de la Liga. El 25, don Juan licenció al fin la flota y marchó hacia Sicilia al frente de las galeras del rey. El 1 de noviembre entraba por fin en el puerto de Mesina. La campaña había terminado.

Efímera alianza

Parecía evidente, a la luz de los problemas descritos, que la prosecución exitosa de la campaña al año siguiente de la victoria de Lepanto exigía dar primero respuesta eficaz a algunas cuestiones de índole logística, pues de lo contrario, aun en el caso de que se lograse una nueva victoria, los aliados se mostrarían incapaces de aprovecharla. A ello se sumaban las mismas dificultades de carácter político que se habían ya puesto de manifiesto desde antes del nacimiento mismo de la Liga y que continuaban sin resolverse.

El principal de estos problemas se refería a las distintas prioridades estratégicas de cada uno de los miembros más relevantes de la Liga. Felipe II había recibido a lo largo de los meses que siguieron a la victoria diversos consejos sobre cuál había de ser la posición española al respecto. Don García de Toledo, contagiado por el fervor religioso del papa, le había propuesto marchar contra Jerusalén; el duque de Alba, más sensato, consideraba contraproducente atacar el corazón del Imperio otomano y se inclinaba por Argel o Túnez; el cardenal Granvela aconsejaba al rey una empresa más modesta, pero capaz de distraer al turco del Mediterráneo occidental, como podía ser Alejandría, y, por último, el mismo monarca, al igual que el duque de Alba, parecía inclinarse más

bien por asegurar la protección de sus costas, destinando el grueso de la armada a reconquistar Argel, Túnez y Bicerta. Los venecianos, por supuesto, discrepaban de este objetivo, que en nada les haría ganar a ellos, y presionaban al papa para que se reconquistara Chipre sin poner en esta ocasión límite o reparo alguno a los medios que se les exigieran o las condiciones que pudieran poner sus aliados.

Pero debía ser en Roma, por expreso deseo de Pío V, donde se había de adoptar la decisión. El 11 de febrero de 1572, en la segunda capitulación de la Liga, se acordó que su flota debía marchar hacia Oriente, si bien serían sus generales los que escogerían su objetivo concreto. La compondrían doscientas galeras y llevaría con ella armamento bastante para sostener las revueltas que se habían iniciado en Grecia, en concreto veinte mil arcabuces, treinta mil espadas y quince mil lanzas, así como aparejos para dos mil quinientos caballos. Una vez más, España soportaría la mitad de los gastos y el resto correría a cargo del papa y los venecianos. Se prestó atención a la dimensión diplomática de la campaña, pues se pensó con acierto que sus posibilidades de éxito serían mucho mayores si se lograba que otros reinos atacaran a la vez al turco, obligándole a distraer efectivos del Mediterráneo. Con tal fin se escribieron cartas a los reyes de Persia, Etiopía, Arabia y Polonia, así como al gran duque de Moscovia y a los soberanos de los pequeños estados cristianos ribereños del mar Negro. Pero el problema logístico seguía sobre la mesa: el reto de mantener abastecidas en campaña doscientas galeras durante varios meses era ingente, incluso si, como ahora era el caso, se apostaba por usar para ello puntos de abastecimiento en tierra, y no una escuadra de naos como se había hecho en Lepanto. Y no se trataba de una cuestión baladí, pues si se hacía mal podía llevar al fracaso a la campaña. Y si se pretendía redondear con un desembarco una posible victoria naval, serían necesarios barcos de transporte y un gran ejército de tierra independiente de las guarniciones de las galeras.

Mientras todo esto se discutía, don Juan, desde Sicilia, lo apostaba todo a un desembarco en Túnez y a ello dedicó sus esfuerzos en el invierno de 1571, pensando que, aun en el caso de que la Liga se embarcara en una nueva campaña en Oriente, le daría tiempo a concluir la conquista de la plaza y regresar luego para ponerse al frente de la armada aliada. Sin embargo, la oposición de los principales consejeros de Felipe II –Luis de Requesens, el cardenal Granvela, Zúñiga, el embajador español en Roma– y, a la postre, la del propio rey, darían al traste con sus planes. Hubo, pues, de dejar Palermo, desde donde había dirigido los preparativos de la empresa, y se trasladó a Mesina, punto de reunión de la flota de la Liga, adonde llegó en marzo.

Para su sorpresa, allí no se hallaban aún ni las galeras del papa ni

las venecianas, lo que provocó, con toda razón, el enfado del joven, pues no dudaba de que habían sido sus gobiernos quienes había impedido la ejecución de sus planes de invasión en el norte de África. Y no serían ni la última sorpresa ni el último enfado de don Juan, ya que la coyuntura diplomática estaba cambiando tan aprisa que, al modificar los parámetros de la campaña, no podía por menos que hacerlo también con las decisiones de su hermano el rey. A comienzos de 1572 resultaba cada vez más evidente el acercamiento entre la Inglaterra de Isabel I y la Francia de Carlos IX, que en el mes de abril de aquel año se concretaría en la firma de un tratado comercial y defensivo cuyo objetivo no era otro que menguar el poder de España, en especial en Italia y los Países Bajos. El rey Felipe, prudente como era, consideró arriesgado destinar sus galeras a atacar al turco cuando podía recibir en cualquier momento una puñalada por la espalda en Flandes o en Italia, así que ordenó a su hermano que no se moviera de Mesina.



FONTANA, Lavinia. *Gregorio XIII*. El nuevo pontífice no tuvo el carisma de su predecesor ni se benefició de un contexto histórico tan favorable a la causa de la Iglesia.

Por otra parte, Pío V, *alma mater* de la Santa Liga, fallecía el 1 de mayo de 1572, dejando tras de sí la incógnita sobre la continuidad de la alianza. Sólo cuando su sucesor, Gregorio XIII, se mostró de acuerdo en impulsarla, asegurándole al rey los mismos recursos que su predecesor –el excusado, la cruzada y el subsidio–, y amenazándole con retirárselos si no movilizaba de inmediato sus galeras, y a instancias del propio don Juan, que insistió ante su hermano en la necesidad de proseguir con las campañas contra el turco, accedió al fin Felipe. Para entonces había llegado ya el mes de julio.

La campaña de 1572, así las cosas, fue una inútil pérdida de tiempo. El 12 de julio llegaban a Corfú las galeras papales, al mando otra vez de Colonna, y unas pocas españolas bajo la dirección de Gil de Andrade, reuniéndose enseguida con las venecianas de Foscarini, sucesor del vetado Venier, que allí les esperaban. Don Juan, que se hallaba en Mesina con el grueso de la flota española, mandó por carta que se le aguardara, pero cuando arribó al fin a Corfú el 10 de agosto, no quedaba allí rastro alguno de sus aliados. Desconfiando de sus intenciones, habían zarpado estos días antes, encontrándose con la flota otomana de Uluch Alí el día 7 en las proximidades de la isla griega de Cerigo. La consiguiente batalla no resolvió nada, pero cuando, el 1 de septiembre, regresaron sus aliados, don Juan no perdió tiempo en recriminarles su actitud, cosa que podía haber hecho, sino que optó por tratar de aprovechar el poco tiempo que quedaba hasta otoño en alguna tarea útil. No se hizo, empero, ninguna, pues la flota de la Liga pasó el resto del verano en operaciones de acoso a las galeras de Uluch Alí, sin trabar nunca combate con ellas, en las costas de Morea y de Creta. Solo a finales de septiembre se puso al fin cerco a las fuerzas turcas en Modón, pero el asedio, demasiado débil, no quedó en nada y se levantó al fin el 8 de octubre. La Liga parecía tener los días contados.

Y no se trataba sólo de la actitud y los intereses de España. Los venecianos, quizá desencantados con lo sucedido en 1572 –«forzados a hacer la paz por nuestros andamientos e irresoluciones» escribió el embajador Zúñiga a Felipe II–, retornaron a su vieja táctica del doble juego y volvieron a negociar con los turcos a espaldas de sus aliados. El 6 de abril de 1573 el embajador veneciano Tiépolo informaba al papa en audiencia privada de la retirada oficial de Venecia de la Santa Liga, que quedaba así oficialmente disuelta el día 7. Sólo quedaba, pues, España, y a España dedicó Gregorio XIII todos sus esfuerzos desde entonces. Retomando un viejo proyecto español, el papa decidió limitar sus objetivos y rediseñar la Liga como alianza para la seguridad y la paz de Italia. Bajo esta forma fue aceptada por el rey, lo que permitió que los estados italianos, con la excepción de Venecia, cooperasen bajo la dirección de Madrid en la nueva campaña del

otoño de 1573. Pero dado que era España quien dirigía de hecho la Liga, fueron sus intereses, y no los del papa, los que se impusieron, y fue por ello Túnez, y no Oriente, su objetivo. En noviembre de 1573, don Juan de Austria reconquistaba la plaza.

Los planes de Felipe pasaban por un retorno a la situación tradicional, con la entronización de un rey títere local. Pero, para su sorpresa, don Juan se negó a abandonar Túnez y la reclamó para sí, con apoyo del papa, aunque terminó por aceptar de su hermano un acuerdo que lo convertía en vicario general de Italia, un título tan pomposo como vacío, y le otorgaba por fin el ansiado tratamiento de alteza. Así iba a terminar de hecho el interés filipino en el Mediterráneo. A partir de entonces, absorbieron a Felipe II los problemas del Atlántico y los Países Bajos, y sus recursos no fueron nunca suficientes para afrontar con soltura los retos crecientes a los que debía hacer frente en aquellos escenarios, al punto de que ya en 1575 se veía obligado a declararse en bancarrota. El propio don Juan fue enviado a Flandes aquel año, y en cuanto a los turcos, su interés hubo también de desviarse hacia otras cuestiones. Aunque el 13 de septiembre de 1574 una escuadra al mando de Uluch Alí había recuperado Túnez sin que Felipe II moviera un dedo por evitarlo, aquel gesto no marcó el comienzo de una nueva política imperialista otomana sobre el Occidente cristiano. En 1574 moría Selim II y su sucesor, Murad III, se enzarzaba en una costosa guerra contra los safávidas que le mantendría ocupado durante años, desgastando poco a poco su potencia económica y militar. En 1578, la Sublime Puerta sellaba una tregua con los españoles que se confirmaría luego año tras año y con periodicidad trienal después de 1580, lo que de hecho vino a convertirla en una paz permanente. La guerra entre la monarquía católica y el Imperio otomano se convirtió así en cosa del pasado. Todo había acabado en tablas. Pero, al igual que sucede en las competiciones deportivas, los empates no benefician por igual a ambos contendientes. ¿A quién benefició más en el caso que nos ocupa la conservación del statu quo? Para responder a esta cuestión abriremos un nuevo capítulo.

[11] RIVERO RODRÍGUEZ, Manuel. *La batalla de Lepanto. Cruzada, guerra santa e identidad confesional.* Madrid: Sílex, 2008. p. 167. La mejor síntesis del combate de Lepanto, tanto por lo minucioso de la descripción como por la gran calidad de las infografías que acompañan al texto, es la de KONSTAM, Angus. *Lepanto, 1571. The greatest naval battle of the Renaissance.* Oxford: Osprey Publishing, 2003. En cuanto al testimonio directo más completo, es sin duda el que ofrece Girolamo Diedo, que redactó un informe de la batalla por encargo del proveedor de la República de Venencia, Marco Antonio Barbaro, y se valió para componer su relato de numerosos testimonios de marineros, soldados, oficiales e incluso generales, cristianos y musulmanes, componiendo con ellos un magnífico mosaico de la batalla.

10

¿La batalla que salvó a Europa?

> Es inevitable, llegado este punto, afrontar la pregunta que tanto preocupaba a Ferdinand Braudel: «¿Tuvo efectivamente consecuencias la batalla de Lepanto, o no sirvió para nada?».
>
> *Lepanto. La batalla de los tres imperios* (2011)
> Alessandro Barbero

Llegado el momento de la reflexión final que debe cerrar cualquier libro de historia que se precie, es necesario, en lo que se refiere a la batalla de Lepanto, responder al menos dos preguntas. La primera, cuya respuesta ha alcanzado un gran consenso entre los especialistas, se relaciona con las causas de la victoria cristiana; la segunda, mucho más polémica, con la trascendencia histórica de la célebre batalla.

¿Una victoria previsible?

Para dar respuesta a la primera cuestión, debemos reflexionar, siquiera de forma somera, acerca de tres factores que resultan siempre determinantes en el resultado final de un combate naval: las dotaciones de las naves, el armamento y las naves mismas.

Al hablar de las dotaciones de la batalla de Lepanto nos referimos sobre todo al número y la calidad de los soldados que lucharon en ambos bandos, así como, en menor medida, a la de las tripulaciones que se encargaban del manejo de las naves. En cuanto a la Santa Liga, se sabe bien que los tercios españoles, que servían de guarnición a buena parte de sus galeras, eran las mejores unidades militares de toda Europa. No obstante, los embarcados en la armada que luchó en Lepanto dejaban mucho que desear, pues se trataba de tropas reclutadas en el último momento tras las graves pérdidas sufridas un año antes, tanto en la guerra de Granada como en la desastrosa campaña de la propia Liga, que había causado un sustancial estrago en los tercios de Nápoles y Sicilia. Y en cuanto al resto de los soldados cristianos, tropas venecianas y papales, sobre todo, su calidad no

podía compararse en absoluto a la de los tercios, quizá con la excepción de los dos mil aventureros, en su mayoría caballeros, que se habían incorporado a la flota de forma voluntaria, y se hallaban muy motivados y entrenados, y formidablemente equipados. En cuanto a las tripulaciones de las naves, esto es, sus oficiales y marineros, y los galeotes que remaban en ellas, hay que destacar su gran número y el hecho de que eran muy pocos entre ellos los esclavos, lo que permitía armarlos a casi todos en caso de necesidad. En conclusión, como sostiene Barbero, la flota de la Liga podía llevar a bordo unos treinta y seis mil hombres de espada, a los que habría que sumar los remeros libres, que eran todos los venecianos y la gran mayoría de los de las galeras ponentinas con la excepción de las papales, en las que predominaban los esclavos. Aunque, desde luego, no se trataba de las mejores tropas posibles, pues se hallaban ausentes los veteranos españoles, su enorme número y la excelente calidad de su equipamiento compensaban con creces esas limitaciones.

Muy distinta era la situación con la que abordaban la batalla los otomanos. Por lo general, una galera otomana llevaba a bordo unos cuarenta jenízaros o sesenta espahíes, el capitán, una decena de oficiales y unos veinte marineros. Sólo las galeras de los corsarios argelinos llevaban más soldados a bordo, unos cien. Se trataba, pues, de una cifra mucho menor que la de las galeras cristianas, la cual, como vimos, arrojaba una media de unos ciento ochenta hombres por galera contando sólo los hombres de espada. A ello hay que añadir el hecho de que en Lepanto ni siquiera tan exiguas dotaciones se hallaban completas. La peste, el tifus y otras graves enfermedades infecciosas se habían cebado en la escuadra turca en los meses anteriores, lo que la dejó con muchos menos hombres de lo habitual. Los pachás habían tratado de compensar tantas bajas reclutando cuantos hombres pudieron en la zona de Lepanto y el Peloponeso, pero es obvio que si la cantidad perdida podía reponerse no sucedía lo mismo con la calidad, pues muchos de los enfermos eran jenízaros que no podían reemplazarse. Así, la flota otomana hubo de enfrentarse a la batalla con tan sólo veinte mil hombres, unos cien por galera frente a los ciento ochenta de la Liga, y de una calidad muy inferior a la habitual, pues muy pocas de sus naves contaban ese día con cuarenta jenízaros. Si a ello sumamos que las galeras turcas tenían una proporción mayor de esclavos entre sus remeros, que no podían ser liberados con facilidad, y que entre los que no lo eran predominaban los griegos de fe cristiana, tendremos que concluir que la armada turca era muy inferior a la de la Liga en lo que se refiere a la cantidad y la calidad de sus dotaciones.

Quizá esa desventaja en el número y aptitud de los hombres podría haberse compensado con una mejor calidad del armamento.

Sin embargo, no fue así. La infantería que llevaban a bordo las galeras de la Liga eran en su mayoría arcabuceros que disparaban una y otra vez sobre las cubiertas enemigas hasta reducir el número de soldados y sólo entonces, ganada una ventaja decisiva, dejaban de lado su arma de fuego para lanzarse al abordaje con sus espadas y picas. Y no sólo los soldados llevaban arcabuces, también los *scapoli* venecianos, los marineros e incluso los galeotes liberados recibían uno de la bodega del barco. De ese modo, no sólo era que la escuadra de la Liga dispusiera de treinta y seis mil combatientes, entre soldados, *scapoli* y marineros, por unos veinte mil turcos, sino que todos ellos iban armados con arcabuces, cosa que no sucedía en modo alguno entre los turcos, pues sólo los jenízaros contaban con ellos como arma reglamentaria, y ya hemos visto que no eran jenízaros, sino espahíes, armados con escudo, espada, arco y flechas, la mayoría de los soldados que iban a bordo de las galeras turcas en Lepanto.

A ello debe sumarse el efecto del armamento pasivo o defensivo. Mientras en las galeras de la armada cristiana prácticamente todos los hombres, ya fueran soldados, *scapoli* o marineros, iban protegidos con casco y armadura de hierro, que resultaban bastante eficaces como defensa contra las flechas, y a cierta distancia incluso contra las balas de arcabuz, los turcos tan sólo contaban con un acolchado, nada útil contra los arcabuzazos, sobre todo a la corta distancia desde la que solía combatirse en las galeras.

Por si todo esto fuera poco, las propias galeras cristianas, en especial las ponentinas, ofrecían una ventaja añadida a la hora del combate entre tropas de infantería, pues mientras las turcas habían eliminado las protecciones laterales o empavesadas, las cristianas no sólo no lo habían hecho, sino que las reforzaban con otros elementos como colchones y almohadillas enguatadas que resultaban bastante eficaces contra las fechas a la vez que ofrecían un punto de apoyo a los arcabuceros, facilitándoles así apuntar sus armas. A esta ventaja pasiva o defensiva se añadía otra ofensiva. Las galeras cristianas ponentinas contaban con las llamadas arrumbadas, plataformas de madera construidas a proa sobre la corulla con el fin de proteger esta y proporcionar a los soldados una posición elevada en el momento del abordaje. Frente a ellas, las galeras turcas, de francobordo más bajo y sin arrumbadas, dejaban a sus soldados en una posición de clara desventaja, pues se veían obligados a abordar a las enemigas desde abajo o defenderse también así de su ataque. En suma:

> La infantería cristiana, mucho más numerosa, dotada de morriones y coracinas, armada de arcabuces y adiestrada tácticamente para obtener el mayor provecho posible de la potencia del fuego y de la protección que suponían las empavesadas antes de enfrentarse en un combate cuerpo a cuerpo con la espada, disfrutaba de una ventaja abrumadora sobre un ejército enemigo claramente inferior en número, que utilizaba el arco

probablemente mucho más que el arcabuz, y que estaba completamente desprovisto de protecciones y de armaduras.[12]

La batalla que salvó a Europa

Es la gran pregunta que, desde que saliera a la luz el clásico de Ferdinand Braudel, todo ensayo sobre Lepanto se ve obligado, de un modo u otro, a responder: ¿fue la célebre batalla una ocasión desaprovechada sin apenas efectos apreciables sobre el equilibrio de poder en el Mediterráneo o, por el contrario, la victoria de don Juan de Austria frenó el avance otomano hacia Occidente y, en última instancia, salvó a la Europa cristiana de un desastre que habría supuesto el final de su civilización?

No se trata de una pregunta sencilla. Para empezar, es necesario constatar la enorme magnitud de la batalla, sin duda uno de los mayores combates navales de la historia en cuanto al número total de buques y hombres enfrentados. De hecho, teniendo en cuenta estos criterios, sólo dos batallas pueden comparársele, y las dos fueron muy anteriores en el tiempo: la de Salamina, que enfrentó a griegos y persas en el año 480 a. C., y la de Actium, en la que lucharon los partidarios de Marco Antonio y Cleopatra, por un lado, contra los de Octavio, por el otro, en el año 31 a. C. En la primera fueron setecientos ochenta los buques –trescientas diez trirremes griegas contra unas cuatrocientas setenta persas– y en torno a 165.000 los hombres enfrentados; en la segunda, seiscientos treinta buques –cuatrocientos los comandados por Agripa, el almirante de Octavio, y doscientos treinta por Marco Antonio– y unos 250.000 hombres. Las dos fueron grandes batallas, y las dos enormemente decisivas, ya que la primera salvó la civilización occidental, representada entonces por Grecia, de su aniquilación a manos de los persas, y la segunda decidió el destino, también occidental, del mayor Imperio de la Antigüedad. Lepanto fue, desde luego, como estas, una gran batalla. Pero ¿fue tan decisiva?

Algunos datos concretos parecen abonar la tesis de que no lo fue. Desde un punto de vista estrictamente político y militar, tal parece que no hubiera pasado nada en octubre de 1571: ningún territorio, ni siquiera un castillo o una fortaleza costera, cambió de dueño; Estambul, a pesar del pánico de sus habitantes, no sufrió invasión alguna; Chipre siguió en manos otomanas, y los griegos se levantaron contra sus amos turcos, pero ni la rebelión se extendió por todo el territorio ni fue especialmente virulenta. Todo ello se debió, por supuesto, a la tardía fecha de la batalla. El mes de octubre ya no era en el Mediterráneo un buen momento para proseguir una campaña, pues hasta el más débil de los enemigos podía salir victorioso sólo con

permanecer a salvo en sus puertos mientras dejaba que los temporales hicieran su trabajo. La única decisión lógica era la que se tomó: regresar a casa y dejar las conquistas para la siguiente primavera. Pero para entonces los turcos se habían preparado: contaban con un número de galeras similar al perdido, aunque de calidad, como sabemos, mucho menor, y habían reforzado las guarniciones más vulnerables a un posible ataque cristiano.

Todo eso es cierto, como también lo es que todo lo que lograron las galeras cristianas en las campañas posteriores fue recuperar Túnez, y tan sólo para perderlo de nuevo un año después. Pero el análisis quedaría muy incompleto si, como hizo Voltaire en el siglo XVIII, nos limitáramos a llevar a cabo un mero cómputo de fronteras y territorios. En primer lugar, porque Lepanto tuvo un colosal impacto emocional en toda la Europa cristiana, quizá el mayor y más extenso que nunca lograra una sola batalla. Y este impacto emocional, de hecho una verdadera victoria psicológica, tuvo como consecuencia terminar para siempre con el mito de la invencibilidad de los otomanos en el mar. Quizá no hubo después de 1571 más batallas de importancia entre flotas de galeras; Lepanto supuso sin duda el canto de cisne de una forma de lucha naval que había ya comenzado a quedar desfasada frente al combate entre naves mancas –galeones primero, navíos de línea más tarde– de costados poderosamente artillados, como bien demostraría el duque de Osuna el 14 de julio de 1616, en la batalla de cabo Celidonia, al derrotar con sus cinco galeones nada menos que a cincuenta y cinco galeras turcas. Pero de haberlas habido, los cristianos no habrían ido a ellas como si se encaminaran al matadero; sabían que podían vencer porque ya lo habían hecho y podían repetirlo, y eso habría marcado una diferencia fundamental con lo sucedido hasta entonces.

En segundo lugar, hay otra forma de aquilatar la importancia histórica de Lepanto que no siempre se aborda, pero que puede resultar tan relevante o más que la habitual: argumentar *a contrario*, es decir, interrogarse acerca de qué habría pasado si la batalla la hubieran ganado los turcos. Si así lo hacemos, convendremos en que se trató de una batalla no sólo importante, sino decisiva. Una derrota cristiana habría abierto las puertas de Occidente a los turcos. Sin galeras para protegerlas, las flotas otomanas se habrían apoderado primero de Creta y luego del resto de las posesiones venecianas en el Adriático, para ocupar después la propia Venecia, forzada a defenderse a la desesperada dentro de su pequeña laguna. Todas las islas importantes del Mediterráneo occidental –Malta, Sicilia, las Baleares...– habrían caído una a una, regalando a las flotas otomanas valiosas bases desde las que lanzar ataques posteriores contra la tierra firme. La misma Italia, sin la protección de las escuadras españolas de

Nápoles y Sicilia, habría caído más tarde en manos turcas. ¿Y acaso habría sido irrelevante para la cristiandad saber que el papa se había visto obligado a inclinarse ante el sultán, y quizá a coronarle, como pretendía Solimán, emperador de Occidente, en la catedral de San Pedro de Roma, sancionando así su derecho legítimo a reinar sobre las cuatro partes del mundo?

Sin galeras españolas para proteger las costas andaluzas y levantinas, los temerarios piratas berberiscos no se habrían conformado con asaltarlas para depredar sus riquezas, sino que, tal como podría haber ocurrido si Sokollu no hubiera preferido invadir Chipre, sus galeras habrían transportado a España un cuerpo expedicionario de invasión que, con la ayuda de los moriscos granadinos, y sin tropas de calidad para proteger el país, podrían haber llegado a conquistarlo de forma temporal o al menos condenarlo a la marginalidad, muy lejos del papel de primera potencia política, militar y cultural que desempeñó durante más de un siglo y medio y que, en algunos de estos aspectos, desempeña aún en el presente. Como nada de eso sucedió, el Imperio otomano construyó una gran flota, pero no hizo con ella nada más que conservar lo que ya tenía, mientras se veía obligado a prestar atención a lo que sucedía en sus fronteras orientales amenazadas por los persas. Del mismo modo, la Monarquía Hispánica se olvidó del Mediterráneo para volver la cabeza hacia el Atlántico en el que, cada vez más, se decidía el futuro de la humanidad. Pero si España lo hizo fue porque podía hacerlo, pues los turcos ya no eran una amenaza. De haberlo sido, quizá Inglaterra y Francia habrían desempeñado el papel histórico de España y el mundo sería hoy muy distinto. Pero, dado que la maquinaria política y administrativa del Imperio otomano había sido concebida para la conquista, ¿acaso es mucho suponer que los turcos se hubieran lanzado también sobre ellas tras acabar con España y, cruzando el estrecho de Gibraltar, habrían puesto sus ojos sobre la inmensidad del Atlántico? Tras Lepanto no hubo conquistas cristianas, pero tampoco, al menos en mucho tiempo, volvió a haber conquistas turcas. ¿Acaso no es esto relevante?

[12] BARBERO, Alessandro. *Lepanto. La batalla de los tres imperios*. Barcelona: Pasado y Presente, 2011. p. 609.

Bibliografía

Obras impresas

Balbi de Corregio, Francisco. *Diario del gran asedio de Malta, 1565.* Madrid: Letra Redonda, 2007.

Barbero, Alessandro. *Lepanto. La batalla de los tres imperios*. Barcelona: Pasado y Presente, 2011.

Bicheno, Hugh. *La batalla de Lepanto, 1571*. Barcelona: RBA, 2005.

Brossard, Maurice de. *Historia marítima del mundo*. Madrid: EDIMAT, 2000.

Canales, Carlos y Del Rey, Miguel. *Las reglas del viento. Cara y cruz de la Armada española en el siglo*xvi. Madrid: EDAF, 2010.

Carande, Rocío. «"Donde las enzinas hablavan". Símbolo e ideología en la Galera Real de Lepanto». En: *Acta/Artis*. *Estudis d'Art Modern*, 2013; n.º 1: 15-27.

Cerezo Martínez, Ricardo. «La táctica naval en el siglo xvi. Introducción y tácticas». En: *Revista de Historia Naval,* 1983; n.º 2: 29-62.

Crowley, Roger. *Imperios del mar.La batalla final por el Mediterráneo, 1521-1580*. Barcelona: Ático de los libros, 2008.

—, *Constantinopla, 1453. El último gran asedio.* Barcelona: Ático de los libros, 2015.

Davis, Robert C. *Christian slaves, muslim masters: white slavery in the Mediterranean, the Barbary Coast and Italy, 1500-1800.* Nueva York: Palgrave Macmillan, 2004.

Dickie, Iain. *Técnicas bélicas de la guerra naval.* Alcobendas: LIBSA, 2012.

Elliott, John H. *La Europa dividida, 1559-1598*. Madrid: Siglo XXI,

2005.

—, *La España imperial, 1469-1716.* Barcelona: Vicens-Vives, 2012.

Feijoo, Ramiro. *Corsarios berberiscos: españoles contra renegados.* Barcelona: Belacqua, 2003.

Fernández Álvarez, Manuel. *Felipe II y su tiempo.* Madrid: Espasa-Calpe, 1998.

—, *Carlos V. El césar y el hombre.* Madrid: Espasa-Calpe, 1999.

Fernández Duro, Cesáreo. *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón* (9 tomos). Madrid: Imprenta Real, 1895-1903.

García Hernán, David y García Hernán, Enrique. *Lepanto: el día después.* Madrid: Actas, 1999.

Heers, Jacques. *Los berberiscos*. Barcelona: Ariel, 2003.

Hernández Cardona, Francesc Xavier y Rubio Campillo, Xavier. *Breve Historia de la guerra moderna*. Madrid: Ediciones Nowtilus, 2010.

Íñigo Fernández, Luis E. *La España cuestionada. Historia de los orígenes de la nación española*. Madrid: Ediciones Nowtilus, 2012.

Kamen, Henry. *Una sociedad conflictiva: España, 1469-1714.* Madrid: Alianza Editorial, 1995.

—, *Imperio. La forja de España como potencia mundial.* Barcelona: Círculo de lectores, 2003.

Kennedy, Paul. *Auge y caída de las grandes potencias.* Barcelona: Plaza y Janés, 1989.

Konstam, Angus. *Renaissance War Galley, 1470-1590*. Oxford: Osprey Publishing, 2002.

—, *Lepanto, 1571. The greatest naval battle of the Renaissance.* Oxford: Osprey Publishing, 2003.

Lane-Poole, Stanley. *Los corsarios berberiscos*. Madrid: Renacimiento, 2011.

Lynch, John. *Los Austrias, 1516-1700*. Barcelona: Crítica, 2007.

Marañón, Gregorio. «La vida en las galeras en tiempos de Felipe II». En:

Ars Medica, Revista de Humanidades, 2005; n.º 4: 217-237.

Marchena Jiménez, José Manuel. *La vida y los hombres de las galeras de España (siglos*xvi-xvii*)*. Madrid: Universidad Complutense, 2010.

Martínez Láinez, Fernando. *La guerra del turco. España contra el Imperio otomano. El choque de dos gigantes*. Madrid: EDAF, 2010.

Melero, María Jesús. «La evolución y empleo del armamento de los buques entre los siglos xiv al xix». En: *Militaria, Revista de Cultura Militar*, Universidad Complutense, 1993: 45-63.

Mira Caballos, Esteban. *Las armadas imperiales. La guerra en el mar en tiempos de Carlos V y Felipe II*. Madrid: La Esfera de los Libros, 2005.

—, «La vida y la muerte a bordo de un navío del siglo XVI. Algunos aportes». En: *Revista de Historia Naval*, 2010; n.º 108: 39-57.

Muñoz Bolaños, Roberto. *La batalla de Lepanto. 1571.* Madrid: Ediciones Almena, 2003.

Parker, Geoffrey. *Felipe II.* Madrid: Alianza Editorial, 1984.

—, *La revolución militar. Las innovaciones militares y el apogeo de Occidente, 1500-1800.* Barcelona: Crítica, 1990.

Pérez-Mallaína, Pablo E. *El hombre frente al mar: naufragios en la carrera de Indias durante los siglos*xvi*y*xvii. Sevilla: Universidad, 1997.

Rivero Rodríguez, Manuel. *Gattinara, Carlos V y el sueño del Imperio*. Madrid: Sílex, 2005.

—, *La batalla de Lepanto. Cruzada, guerra santa e identidad confesional.* Madrid: Sílex, 2008.

Rodríguez González, Agustín Ramón. *Lepanto. La batalla que salvó a Europa*. Madrid: Sekotia, 2010.

Rodríguez Hernández, Antonio José. *Breve historia de los Tercios de Flandes.* Madrid: Ediciones Nowtilus, 2015.

Sáez Abad, Rubén. *El gran asedio: Malta, 1565*. Madrid: HRM Editores, 2015.

Türkçelik, Evrim. «La corte otomana en el tránsito del siglo xvi al xvii». En: *RevistaEscuela de Historia*, 2013; vol. 12(1).

TURNBULL, Stephen. *The Ottoman Empire, 1326-1699*. Oxford: Osprey Publishing, 2008.

PÁGINAS WEB

Blog de la cátedra de Historia Naval, Universidad de Murcia
www.pinake.wordpress.com
Cátedra interinstitucional de Historia Naval fruto del acuerdo firmado en 2010 entre la Armada Española y la Universidad de Murcia. Es una entidad sin ánimo de lucro cuyos objetivos son la docencia, la investigación y la difusión en temas de historia naval y marítima.

Todo a babor
www.todoababor.es
Revista *on-line* de historia naval, con carácter divulgativo. Ofrece una verdadera mina de datos e información acerca de la historia naval, con secciones muy interesantes sobre la vida en los barcos, listados de buques de las armadas, relatos, pinturas...

Todoavante
www.todoavante.es/index.php
Página de historia naval de España. Ofrece artículos sobre temas diversos relacionados con la historia naval de nuestro país.

FONDEVILA SILVA, Pedro. «Galeras del siglo XVI: aparejo, timoneras y carrozas». En: Blog de la Cátedra de Historia Naval [13 de agosto de 2011]. Disponible en: https://pinake.wordpress.com/2011/08/13/galeras-s-xvi-aparejo-timoneras-y-carrozas/

nowtilus
www.nowtilus.com

BREVE HISTORIA de la...

BATALLA DE LEPANTO

Luis E. Íñigo Fernández

Breve historia de la batalla de Lepanto le acercará a la batalla naval más polémica de todos los tiempos. Conozca a sus protagonistas, las flotas, los barcos, los hombres… Don Juan de Austria, Solimán, Barbarroja, Andrea Doria, Barbarigo, Luis de Requesens, Colonna, Alí Bajá o Dragut le acompañarán en este viaje por uno de los acontecimientos históricos más relevantes de la historia naval.

Remóntese a los comienzos del siglo XVI y repase la historia de la lucha por la hegemonía naval entre españoles y otomanos. Visite el interior de una galera y comparta un día en el mar con la tripulación de aquellos airosos bajeles erizados de remos. Descubra la *Real* y la *Sultana* y asista a su épico combate singular en medio del fragor de la batalla. Barcos, armas, hombres... Un fascinante recorrido por la historia de los contendientes y de la tecnología bélica que, junto a los parámetros geográficos, condicionaban su estrategia y su táctica.

Luis E. Íñigo Fernández, con un estilo cuidado y literario, le mostrará una guerra apasionante en su contexto histórico, político, religioso y social, haciendo hincapié en los orígenes de las diferencias entre las potencias europeas y orientales, aportando así una explicación completa y rigurosa.

Breve historia de la batalla de Lepanto es la única obra que integra en un solo volumen de extensión reducida la información para comprender en toda su dimensión histórica la batalla que cambió el destino de Europa.

